aero JOURNAL HORS-SERIE
Janv. - Fév. 2012
HS N° 10

aero JOURNAL HORS-SERIE

Histoire de la guerre aérienne

LE ZÉRO À L'INFINI

LE ZÉRO À L'INFINI

Par Christian-Jacques Ehrengardt

Jusqu'en septembre 1942, les Américains considèrent le Mitsubishi A6M Type 0 comme une invention du diable. Il semble être doté du don d'ubiquité, présent partout à la fois et, surtout, là où ils ne l'attendent pas. Dans les combats tournoyants, il surclasse tout ce que les Alliés peuvent lui opposer, grimpant plus vite et virant toujours beaucoup plus court. Piloté par la fine fleur de la Marine impériale, il vole de succès en succès au rythme des conquêtes des armées japonaises, depuis Pearl Harbor jusqu'à Guadalcanal, en passant par les Philippines, les Indes néerlandaises, Singapour, Rabaul et Darwin.

Toutefois, quand ils mettent la main sur un exemplaire presque intact, les Américains découvrent les points forts mais surtout les défauts du Zéro.

Pour lui donner un rayon d'action de près de 1 000 km avec un réservoir supplémentaire, une maniabilité exceptionnelle et des performances au-dessus de la moyenne, les ingénieurs japonais ont sacrifié toute protection et conçu un avion dont l'extrême légèreté bridera tout développement ultérieur, parce que sa cellule encaissera difficilement l'augmentation de la puissance et du poids du moteur.

Les Américains n'avaient jamais imaginé que la conception d'un avion de combat puisse naître d'autres arbitrages que ceux auxquels ils étaient habitués. La révélation des secrets du Zéro étalera au grand jour un choc entre deux cultures qui n'accordaient pas le même prix à la vie et le même regard à la mort. Ce ne sera que trop tardivement que l'état-major impérial comprendra que protéger un pilote dans son avion ne constituait pas un signe de faiblesse contraire aux lois du *Bushidô*, qui veulent que l'esprit l'emporte sur la matière, mais la sauvegarde d'un investissement coûteux en termes de formation et d'expérience opérationnelle.

Totalement dépassé à partir de 1944, il sera le premier avion engagé dans une opération Kamikaze. Symbole du triomphe de la machine de guerre japonaise des six premiers mois de la guerre du Pacifique, il deviendra celui du coucher du Soleil levant.

Le Zéro du premier maître Koga Tadayoshi récupéré sur une île désolée des Aléoutiennes, le 4 juin 1942, aura permis de descendre en flammes le mythe... et des milliers de Zéro.

CJE

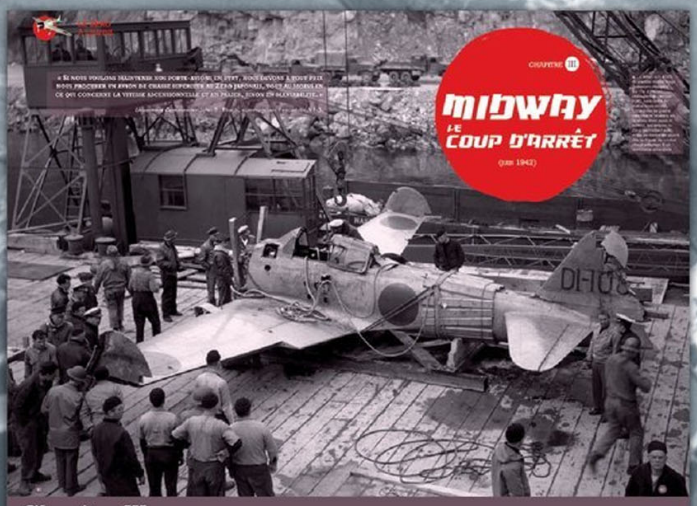
Chapitre I
A STAR IS BORN p. 4

Annexe I
CAHIER 3D p. 18

Chapitre II
TEMPÊTE SUR LE PACIFIQUE p. 24

Textes : Christian-Jacques Ehrengardt
Planches couleur : © Jean-Marie Guillou
Cahier 3D : © Stefan Draminski
Plans à l'échelle : © Hubert Cance
Illustration de couverture : © Jerry Boucher
Photos : US NARA et Yasuho Izawa

La couverture représente le combat qui a opposé l'enseigne de vaisseau Fujita Iyozô, du porte-avions Sôryû, au *2nd Lieutenant* Philipp M. Rasmussen, du *46th Pursuit Squadron*, au-dessus de Kaneohe le 7 décembre 1941. Voir pages 30-31.



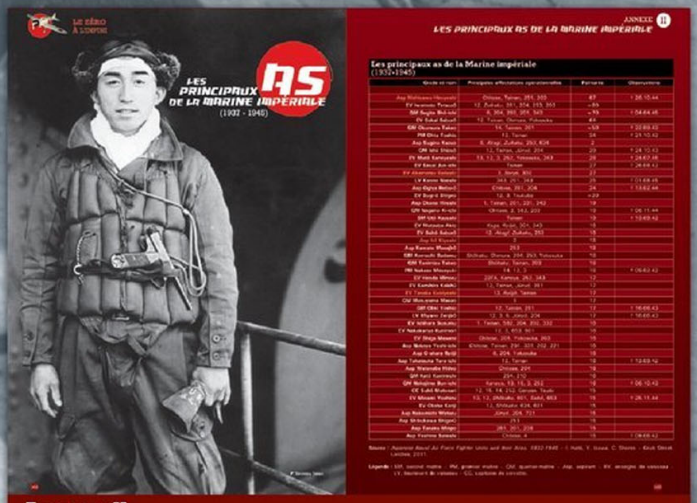
Chapitre III
MIDWAY : LE COUP D'ARRÊT p. 40

Chapitre VI
TIRS AU PIGEON p. 74

Chapitre IV
GUADALCANAL p. 50

Chapitre VII
LES VOLONTAIRES DE LA MORT p. 88

Chapitre V
LE SUD-OUEST PACIFIQUE (1943) p. 64



Annexe II
LES PRINCIPAUX AS DE LA MARINE p. 88

Aérojournal Hors-Série n°10
Décembre 2011 - Janvier 2012

ISSN : 2103-7922
Commission paritaire : 0710 K 83091
Dépôt légal (BNF) : à parution

Magazine bimestriel édité par
Caraktère SARL
3120, rute d'Avignon
13090 Aix-en-Provence– France
SARL au capital de 40 000 euros
RCS de Marseille 422 047 118

Rédaction : 04 42 21 06 76
Service Commercial : 04 42 21 06 76
Télécopie : 04 42 21 13 39
info@caraktere.com
www.caraktere.com

Directeur de la publication Y. Kadari
Rédacteur-en-chef C.-J. Ehrengardt
Correctrice B. Watellier
Secrétariat C. Valence
Direction artistique A. Gola
Infographie A. Giancaterina
M. Mioduszewska
B. Drenec

Responsable de la publication pour la Belgique
Tondeur Diffusion
Avenue F. Van Kalken, 9 / B–1070 Bruxelles – Belgique

Imprimé en France par / Printed in France by
Riccobono, Le Muy (83)

© Copyright Caraktère. Toute reproduction ou représentation intégrale ou partielle, par quelque procédé que ce soit, des pages publiées dans la présente publication, faite sans l'autorisation de l'éditeur est illicite et constitue une contrefaçon. Seules sont autorisées, d'une part, les reproductions strictement réservées à l'usage du copiste et non destinées à une utilisation collective et, d'autre part, les analyses et courtes citations justifiées par le caractère spécifique ou d'information de l'œuvre dans laquelle elles sont incorporées. Loi du 11.03.1957, art. 40 et 41; Code Pénal, art. 425.

CHAPITRE I

A STAR IS BORN

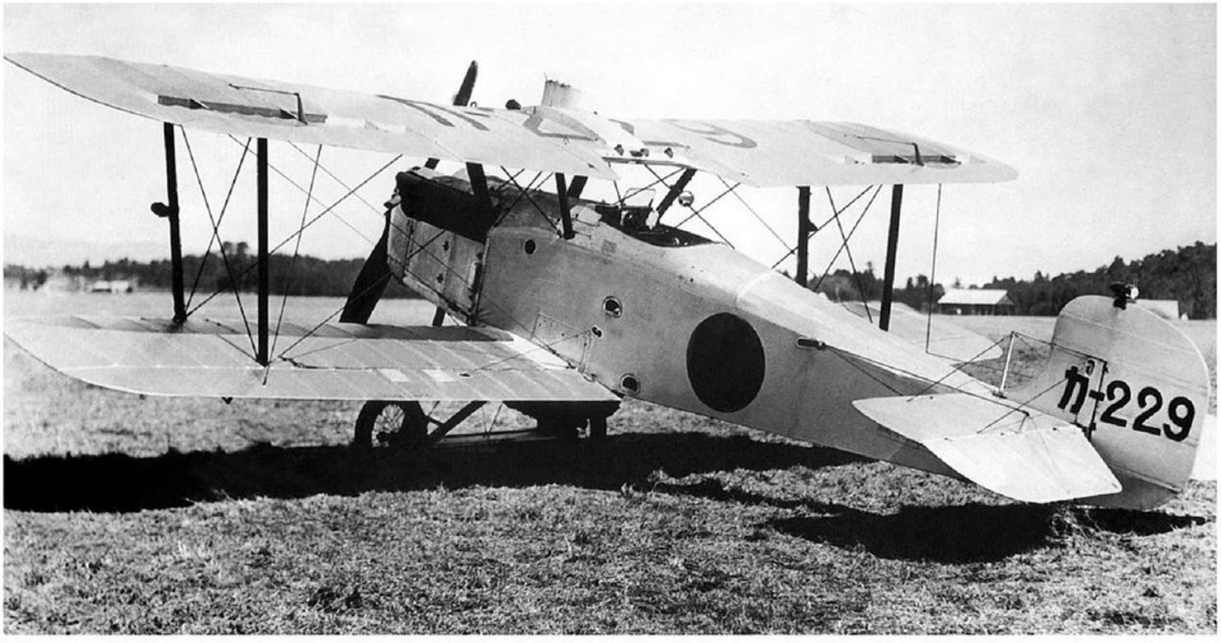
« Le Zéro a provoqué en moi un sentiment d'excitation comme je n'en avais encore jamais ressenti. Même au sol, il présentait une pureté de lignes comme aucun autre avion que je connaissais. C'était une merveille à piloter. Il était le plus sensible de tous ceux que j'ai eus entre les mains et même la plus petite pression du doigt déclenchait une réponse immédiate. Nous étions tous impatients de monter au combat dans notre nouveau chasseur. »

Quartier-maître de 2e classe Saburo Sakai

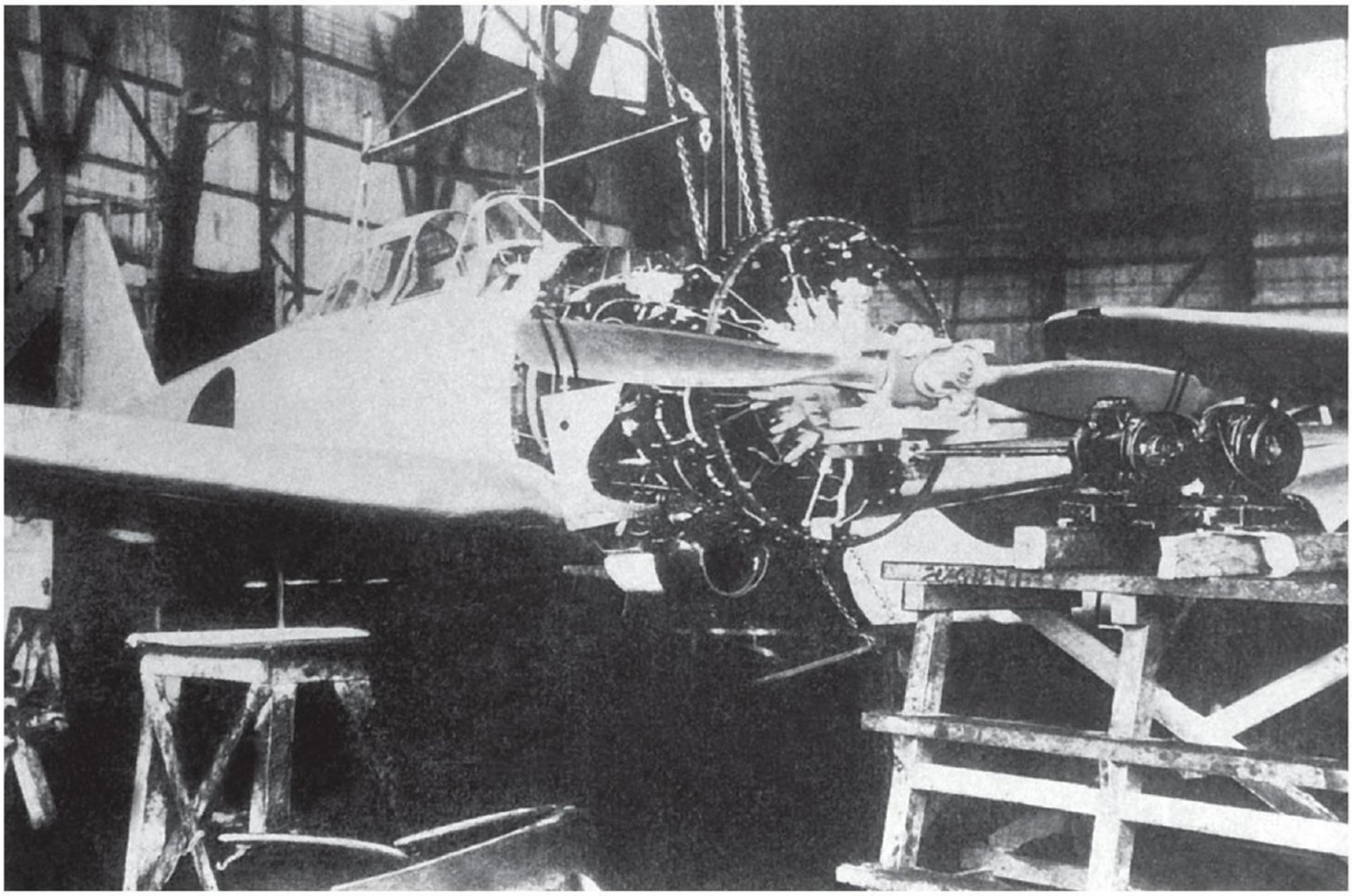
HORIKOSHI JIRÔ ET LA MITSUBISHI

La Mitsubishi Jukogyo KK (Industries lourdes Mitsubishi SA), puissant consortium industriel, s'intéresse dès la fin de la Première Guerre mondiale à la construction aéronautique. Elle fonde une filiale spécialisée en 1920 qui sera intégrée au groupe en 1934. Bien que s'étendant progressivement dans tout le pays par la création de nombreuses filiales sous-traitantes, l'essentiel de l'activité aéronautique restera centré sur le site de Nagoya. La puissance de ce groupe peut être jugée par le fait qu'il produira près de 40 % des avions de combat japonais entre 1938 et 1945 [1]. Elle dispose d'une certaine influence dans le domaine politique, et ce n'est pas un hasard si le gouvernement au pouvoir entre 1929 et 1930 a été surnommé « cabinet Mitsubishi ». Ce lobbying n'est évidemment pas neutre quand il s'agit de vendre des avions de combat à l'État.

[1] Sans compter que cela ne recouvre qu'une petite partie des nombreuses activités du groupe, allant des chantiers navals à la papeterie, en passant par la métallurgie, l'assurance, la banque, les mines de charbon, le raffinage…



◀ Le Mitsubishi Type 10 est le premier chasseur au monde à avoir été conçu dès le départ pour opérer depuis un porte-avions. Dessiné par Herbert Smith, il porte la patte de l'ancien ingénieur de Sopwith.



▲ L'une des rares photos de la version A6M1. Elle présente probablement le deuxième prototype. On note l'hélice bipale en bois qui devra être remplacée, au grand soulagement de Horikoshi, par une tripale métallique.

Tandis que la plupart des avionneurs japonais se font les dents en construisant des appareils étrangers sous licence, Mitsubishi adopte une autre attitude pour un projet ambitieux : construire un avion de chasse original pour le futur porte-avions japonais. En 1921, la firme fait venir une équipe d'ingénieurs britanniques conduite par Herbert Smith, ancien de chez Sopwith et concepteur du Pup et du Triplane. Dès son arrivée, il planche sur un modèle de chasseur, le Type 10, qui aura la distinction d'être le premier avion de chasse embarqué, conçu comme tel *ab initio*, à avoir décollé et apponté sur le premier véritable porte-avions du monde, le *Hoshô* [2]. Cet événement se déroule le 28 février 1923 ; l'avion est piloté pour la circonstance par un membre de l'équipe de Smith, William Jordan [3]. Le premier aviateur japonais à apponter est le lieutenant de vaisseau Kira Shun-ichi, le 16 mars 1923.

En 1927, un jeune et brillant ingénieur récemment diplômé – il a alors 24 ans – rejoint le bureau d'études de Mitsubishi. Son nom est Horikoshi Jirô. Les précieux enseignements qu'il recueille auprès de l'équipe de Smith, il les met en pratique quand, remplaçant l'ingénieur Hattori à la tête du bureau d'études, il se voit confier la mission de concevoir un nouveau chasseur embarqué, le A5M ou Type 96. Après un premier vol, le 4 février 1935, le prototype affiche des qualités et des performances que ses concurrents ne peuvent approcher. Il entre en service au début de l'année 1937 et soulève un enthousiasme immédiat chez les pilotes de la Marine. En effet, au début du second conflit sino-japonais, qui s'ouvre le 7 juillet de la même année, les chasseurs Nakajima A2N1 et A4N1 subissent de lourdes pertes. Les A5M2 des 12e et 13e *Kôkûtai* (en abrégé *Kû*) vont très rapidement redresser la situation et obtenir la maîtrise des cieux dans le secteur de Shangai.

[2] Les porte-avions britanniques et américains qui l'ont précédé étaient des bâtiments construits au départ pour un autre usage et transformés ultérieurement.

[3] En fait, les premiers à avoir décollé du *Hoshô* ont été 3 Nakajima A1N et 3 Yokosuka B3Y évacués à la suite d'un début d'incendie, le 20 septembre 1921. Mais cette « grande première » était d'avantage liée à une situation d'urgence qu'à un programme d'essais.

NAISSANCE DU CHASSEUR MITSUBISHI 12-SHI

Selon le bon vieux principe qu'il faut toujours anticiper le remplacement d'un avion dès son entrée en service, le 19 mai 1937, l'état-major de la Marine impériale adresse le cahier des charges 12-Shi aux firmes Mitsubishi et Nakajima, ses deux fournisseurs en avions de chasse embarqués.

L'équipe de Horikoshi s'intéresse d'assez loin à ce programme, car très occupée à la mise au point de son nouveau bombardier en piqué 11-Shi. La reprise des hostilités en Chine fait que Horikoshi va devoir bouleverser l'ordre de ses priorités et concentrer son équipe sur le projet du chasseur embarqué.

Les combats en Chine, entraînant les bombardiers loin de leurs lignes, montrent que le Type 96 a un fil à la patte. Son rayon d'action est beaucoup trop court pour protéger les bombardiers d'un bout à l'autre de leurs missions, et les pertes commencent à prendre de sérieuses proportions dans les rangs de ceux-ci. L'état-major décide alors de remanier le programme 12-Shi d'une façon autrement plus ambitieuse. En octobre, il publie les nouveaux minima à atteindre :

- vitesse maximale : 500 km/h à 4 000 m ;
- temps de montée à 3 000 m : 3 min 30 s ;
- autonomie : 1 heure et demie en vitesse de croisière normale et 6 à 8 heures en croisière économique (avec réservoir supplémentaire) ;
- armement : deux canons de 20 mm et deux mitrailleuses de 7,7 mm et possibilité d'emport de deux bombes de 60 kg ;
- équipement radio complet et radiogoniomètre ;
- distance de décollage inférieure à 70 m avec un vent debout de 50 km/h ;
- maniabilité au moins égale à celle du chasseur Mitsubishi Type 96.

Au cours d'une réunion entre les représentants de Mitsubishi, Nakajima et l'état-major, tenue à l'arsenal naval de Yokosuka le 17 janvier 1938, Horikoshi explique que ces exigences sont mutuellement exclusives et qu'il n'est pas possible de présenter un chasseur ayant une telle maniabilité avec de telles performances. Ce point de vue est partagé par le représentant de Nakajima qui déclare que sa firme désire se retirer du programme. Toutefois, Horikoshi sort de la réunion sans être totalement convaincu que le projet est irréalisable.

Il faut d'abord choisir un moteur puissant. Deux sont disponibles, puisqu'il n'est pas question pour Mitsubishi d'acheter le moteur Nakajima Sakae 12, même s'il présente un meilleur rapport poids/puissance que les deux modèles conçus en interne : le Zuisei 13 de 875 ch et le Kinsei 46 de 1 075 ch. C'est évidemment à ce dernier que va la préférence de Horikoshi. Cependant, les services techniques de la Marine font savoir qu'ils n'accepteront pas un rapport poids/puissance supérieur à 2,50 kg/ch pour ne pas pénaliser la maniabilité de l'appareil, ce qui ne laisse pas d'autre alternative à l'ingénieur que de se rabattre sur le Zuisei 13. De même, ceux-ci s'immiscent dans le choix de l'hélice. Là où Horikoshi souhaite monter une tripale métallique Sumitomo (licence Hamilton) à vitesse constante, les services techniques imposent une bipale en bois à pas variable. Toutefois, les vibrations causées par l'hélice bipale lors des tout premiers vols d'essai donneront gain de cause à Horikoshi.

Maintenant, le plus gros souci du bureau d'études est de faire la chasse aux kilos superflus, car ce ne sont pas les 34 kg en moins du Zuisei 13 par rapport au Kinsei 46 qui vont compenser la perte de 200 ch. Par ailleurs, en exigeant une vitesse d'atterrissage n'excédant pas 107 km/h, la Marine contraint Horikoshi à alléger la charge alaire. Mitsubishi va travailler en étroite coopération avec Sumitomo pour mettre au point un nouvel alliage en aluminium (Duralumin Extra-Super) pour le longeron principal, qui permettra de se dispenser de lourdes fixations entre les diverses sections de la voilure. À noter que les Américains n'utiliseront un alliage équivalent que cinq ans plus tard. La section centrale de l'aile est intégrée à la partie centrale du fuselage, allégeant un peu plus la cellule et permettant une maintenance plus aisée.

On a souvent reproché à Mitsubishi d'avoir négligé la protection du pilote et de l'avion. Il faut quand même reconnaître que les plaques de blindage et les réservoirs auto-obturants ne feront leur apparition sur les avions de combat que deux ans et demi plus tard en Europe et que, au moment où Horikoshi travaille sur sa planche à dessin, ces éléments ne sont considérés que comme des « gadgets » encombrants et lourds. De toute façon, avec seulement 875 ch disponibles, la question ne se pose même pas, d'autant que Horikoshi doit aussi prévoir un armement pour les versions de série.

Comme touches finales, Horikoshi ajoute un train rétractable et une verrière coulissante, deux innovations qui seront fort mal accueillies par les pilotes.

LA DICTATURE DES JEUNES PILOTES

Depuis la mutinerie de onze jeunes officiers de la Marine, en mai 1936, qui s'est soldée par l'assassinat du Premier ministre et l'arrivée des militaires au gouvernement dans le but d'en saper le fondement démocratique, la voix des officiers subalternes a acquis le droit de cité au sein des états-majors de la Marine impériale. Ceux-ci peuvent ainsi critiquer ouvertement et librement les décisions prises par les officiers supérieurs et généraux. Sans être forcément déterminants, leurs avis sont écoutés. Ce schéma est également reproduit dans l'Aéronavale – pour son plus grand malheur. Horikoshi s'exprime sur ce point :

« À cette époque, le Corps aéronaval de Yokosuka était en charge des tests pour déterminer les caractéristiques de combat des avions nouveaux. L'unité qui s'occupait d'évaluer les chasseurs était son propre groupe de chasse et, pendant la période 1934-35, il avait été surnommé le "Cirque Genda", car il était composé des meilleurs pilotes japonais commandés par le lieutenant de vaisseau Genda Minorû [4]. Le sort de notre prototype de chasse 9-Shi [futur A5M « Claude »] dépendait uniquement de l'œil critique de ces pilotes. Leur travail consistait à juger les qualités de vol de l'avion, corriger ses points faibles et apprendre comment manier et utiliser au mieux la nouvelle machine. Ils jouaient également un rôle de premier plan dans l'établissement des programmes des futurs avions de la Marine. »

Horikoshi expliquera après la guerre que le choix du Zuisei 13 avait également été dicté par d'autres considérations :

« Nous nous sommes arrêtés sur le moteur le plus léger, bien que moins performant, parce que nous savions que les pilotes de Yokosuka exigeraient un avion léger et maniable.

[4] Il jouera un rôle prépondérant dans l'élaboration du raid sur Pearl Harbor.

▼ Un A6M3 Modèle 32 aux saumons rognés. On distingue la prise d'air du compresseur relogée sur la lèvre supérieure du capot. L'appareil, photographié dans la neige de Wright Field au cours de l'hiver 1944-45, a été capturé à Buna (Nouvelle-Guinée).

▲ Probablement une installation expérimentale d'un râtelier pour cinq bombes de 10 ou 20 kg sous les ailes d'un A6M2.

Ce qu'ils voulaient n'était rien d'autre qu'un "Super Claude". Plutôt que d'hypothéquer l'avenir de l'appareil, notre but immédiat était de décrocher le contrat. »
Pour être honnête, il faut signaler qu'une situation assez semblable prévaut au sein de l'USAAF, où un simple colonel dirigeant la *Material Division*, chargée des programmes d'avions nouveaux, fait la pluie et le beau temps ; c'est lui qui retardera par une sorte de nationalisme mal placé les commandes du... P-51 Mustang.

A STAR IS BORN

Le 16 mars 1939, le prototype du chasseur expérimental Mitsubishi 12-Shi est poussé hors de l'usine de Nagoya. Comme il n'existe pas de terrain à proximité, il doit être démonté et transporté dans des chariots tirés par des bœufs jusqu'à la piste de l'aérodrome de Kagamigahara. À 17h30 le 1er avril, le pilote maison Shima Katsuzô s'installe aux commandes et lui fait faire ses premiers sauts de puce. Les vols d'essais se succèdent alors, à peine troublés par d'incessantes vibrations qui cessent dès le remplacement de l'hélice bipale par la Sumitomo-Hamilton. Le 25 avril, le prototype atteint 490 km/h à 3 800 m. Dans le cadre de son programme d'essai, il réalisera 119 vols pour un total de 43 heures et 26 minutes.
Encouragés par l'excellence générale de l'avion, malgré le fait qu'il n'ait pas satisfait aux minima exigés en matière de vitesse de pointe, les services techniques passent une première commande de 60 exemplaires (plus quatre prototypes) auxquels ils donnent la dénomination officielle de **A6M1** et de *Rei Shiki Sento Ki* (chasseur embarqué Type 0), abrégée en *Reisen*, en date du 14 septembre 1939.
Le 25 octobre, le second prototype rejoint le programme d'essai à Yokosuka, mais il est détruit dans une explosion

Le lieutenant de vaisseau Mikami, après son baptême du feu en Chine, intègre le centre d'essais de Yokosuka pour faire partie des pilotes qui vont tester les trois Zéro qui lui ont été affectés entre septembre 1939 et janvier 1940 :
« Quand j'ai découvert le 12Shi-Kan [Zéro] pour la première fois, j'ai été frappé par son allure à la fois élégante et gracieuse. Il était aligné à côté de deux chasseurs d'origine étrangère, un Heinkel [1] fabriqué en Allemagne et un Seversky [2] fabriqué aux USA, qui renforçaient l'impression de majesté qui s'en dégageait. Je devais les piloter bientôt pour les comparer à notre 12Shi-Kan. Après mes premiers vols à leur bord, j'ai pu déterminer leurs qualités et leurs défauts. La chose qui m'a le plus gêné, c'est la différence de taille entre les pilotes occidentaux et nous. Comme leurs avions avaient été conçus pour des pilotes plus grands que les Japonais, j'ai dû placer un coussin dans mon dos et voler en me penchant en avant. Si mes pieds pouvaient atteindre le palonnier, en revanche, le manche me rentrait dans le ventre. Ce n'était pas idéal, mais je pouvais contrôler l'avion. Pour améliorer le 12Shi-Kan, il était très important pour nous de tester les avions étrangers en vol. Le point fort du chasseur américain était son train d'atterrissage, robuste et fiable. Les atterrisseurs fabriqués au Japon étaient instables et causaient de nombreux accidents au toucher.
« Au début, le 12Shi-Kan s'est signalé par de nombreux incidents et des accidents, parfois mortels. Ceux-ci étaient dus à une surchauffe des cylindres au-dessus de 4 000 m, entraînant des projections d'huile. À cette altitude se produisaient aussi des vapor-locks qui entraînaient l'arrêt du moteur. On a rapidement trouvé le remède en ajustant l'ouverture des volets du capot et en réduisant la courbure de la tuyauterie d'alimentation en carburant. »

[1] Heinkel He 112.
[2] Vought V-143.

en vol, le 11 mars 1940. Cet accident, qui restera inexpliqué malgré l'enquête et la reconstitution du vol en soufflerie, aura pour effet de retarder de deux mois l'entrée en service des exemplaires de série.
Pour améliorer les performances, la Marine demande à Mitsubishi de faire prévaloir l'intérêt général et de monter un moteur Nakajima Sakae 12 dans le troisième prototype. Celui-ci vole le 18 janvier 1940 sous la dénomination de **A6M2 Modèle 11**. Avec ce nouveau groupe mieux équilibré (0,55 kg/ch contre 0,60 au Zuisei), il pulvérise tous les minima imposés par le cahier des charges 12-Shi. C'est plus qu'un succès, c'est un véritable triomphe.
Selon la plupart des sources, le premier A6M2 Modèle 11 de série sort de l'usine de Nagoya en décembre 1939. Il semble bien curieux que des machines de série aient été construites avant le premier vol du prototype équipé du moteur Sakae. Il est vraisemblable que l'une des deux dates est erronée. Tout le monde est cependant d'accord pour affirmer que cette version a été produite à 64 exemplaires, dont les 4 prototypes.
Lors du déploiement des A6M1 en Chine, ceux-ci sont victimes d'une surchauffe du moteur provoquée par une mauvaise implantation des pipes d'échappement. Une solution provisoire est trouvée sur place et, sur les chaînes du A6M2, les pipes seront abaissées à la hauteur du cinquième volet de capot à partir de la 35e machine de série. Un autre problème surgira ultérieurement : la quasi-impossibilité de larguer le réservoir supplémentaire au-dessus de 350 km/h. Cette question ne sera réglée que sur la version suivante.

FORCES ET FAIBLESSES DU ZÉRO

Nous ne nous attarderons pas sur les qualités du Zéro, le rêve de tout pilote de chasse : exceptionnellement maniable, doté d'excellentes performances (à ses débuts), capable de franchir des distances impensables pour un chasseur monomoteur, pardonnant toutes les fautes de pilotage, stable à l'atterrissage (pour terminer en pylône ou en cheval de bois, il fallait le faire exprès) et simple à entretenir.
Toutefois, l'extrême légèreté du Zéro constitue son talon d'Achille, car elle implique une moindre robustesse de la structure. Toute redondance et tout renforcement ayant été éliminés dans la construction, plusieurs éléments de la structure peuvent, s'ils sont touchés en même temps, provoquer la rupture de la cellule. Une succession de manœuvres brutales à haute vitesse est à même d'entraîner de graves dommages structuraux. L'avion s'avère très vulnérable aux coups, au sol comme en l'air, et même des armes de petit calibre sont susceptibles de le mettre en danger, d'autant qu'en raison de l'absence de protections, il prend feu assez facilement, ce qui se termine souvent par une explosion en vol. Par ailleurs, étant fragile aux coups, le Zéro pose un gros problème de maintenance, en particulier dans les coins les plus reculés où il opère. Outre le manque de pièces détachées, les fréquentes réparations pèsent lourdement sur les mécaniciens et le taux de disponibilité.
Un pilote, même moyen, se sortira facilement d'un décrochage inopiné ou d'une vrille à plat, mais il ne survivra pas au premier impact d'une balle incendiaire de 12,7. L'as japonais Tanimizu Takeo, qui aura la chance de voir la fin du conflit après 1 425 heures de vol de guerre, déclarera : « Il était facile de savoir si le chasseur qui avait percuté la mer était un Zéro ou un avion ennemi. Le Zéro laissait un cercle de flammes à la surface de l'eau, un chasseur américain juste une tache d'huile. »

NOMENCLATURE DES AVIONS DE LA MARINE IMPÉRIALE

La nomenclature des avions de la Marine impériale est particulièrement complexe, car fondée sur un empilement de combinaisons calendaires et administratives.

Programmes : les nombres Shi

Lorsqu'un cahier des charges est publié, chaque projet soumis par un constructeur se voit affecter un nombre Shi. Ainsi, les avions issus du cahier des charges émis en 1934 sont tous dénommés 9-Shi, ce qui correspond à la neuvième année de règne de l'empereur Hiro-Hito. La dénomination est précédée du type d'appareil et du nom du constructeur (par exemple, chasseur expérimental Mitsubishi 9-Shi).

Les modèles de série : nombres Shôwa

Une fois passé le stade expérimental, si l'avion est commandé en série, il reçoit à ce moment une dénomination faisant appel aux deux derniers chiffres du millésime de l'année (Shôwa). Rappelons que le calendrier japonais est en avance de 660 ans sur son équivalent grégorien, l'année Shôwa 2600 correspondant à l'année 1940 ap. J-C. Pour éviter toute confusion (!), le millésime Shôwa est précédé du type d'appareil et du nom du constructeur (par exemple, le chasseur expérimental Mitsubishi 9-Shi, dont il est question quelques lignes plus haut, devient alors le chasseur Mitsubishi Type 96, parce qu'il a été accepté au cours de l'année Shôwa 2596). La seule exception est l'année 2600 qui donne le Type 0 dans la Marine et le Type 100 dans l'Armée.

La nomenclature administrative

Sur ce système qui n'est déjà pas simple se greffe une dénomination administrative à trois caractères alphanumériques.
Prenons l'exemple du chasseur Mitsubishi Type 0 (ex-chasseur expérimental Mitsubishi 12-Shi). Sa dénomination administrative est : A6M.
– A pour chasseur embarqué ;
– 6 pour sixième type de chasseur embarqué (tous constructeurs confondus) ;
– M pour Mitsubishi.
Vient ensuite un chiffre lié au « Modèle » (ce terme est la traduction littérale de l'américain Model ; en bon français, on devrait écrire « Version », mais l'habitude est telle…). La première version est toujours dénommée Modèle 11.
La version suivante est baptisée Modèle 21 si une partie de la cellule a été modifiée ou Modèle 12 s'il y a eu changement de moteur – ou Modèle 22 si la cellule *et* le moteur sont différents, puis, respectivement Modèle 31, Modèle 22 et Modèle 32, etc.
Des aménagements mineurs ne nécessitant pas un changement de version sont affectés d'un suffixe en caractère kana, dans l'ordre Ko, Otsu, Hei… Pour des raisons pratiques, les auteurs américains ont tout remplacé par des lettres de l'alphabet latin. On peut comprendre ! Le A6M5 Modèle 52Hei devenant le A6M5c dans la littérature anglo-saxonne (et même… japonaise, ce qui n'est pas un moindre paradoxe).
Prenons l'exemple du *Reisen*.
Le A6M1 est une présérie et ne compte donc pas.
A6M2 Modèle 11 : c'est la version de base.
A6M2 Modèle 21 : modification de la cellule (saumons d'aile repliables).
A6M3 Modèle 32 : modification de la cellule (suppression des saumons d'aile) *et* changement de moteur.
A6M3 Modèle 22 : retour à la cellule du Modèle 21 mais avec le moteur du Modèle 32.
A6M4 Modèle 43 : moteur Sakae turbocompressé expérimental et probable modification apportée à la cellule.
A6M5 Modèle 52 : modification de la cellule.
A6M6 Modèle 53 : nouveau moteur.
A6M7 Modèle 63 : modification de la cellule (même moteur que le Modèle 53).
A6M8 Modèle 64 : nouveau moteur.

Noms de baptême

Comme si ça ne suffisait pas, la Marine impériale baptise chaque avion selon des normes bien précises. Il suffira de dire que les avions de chasse reçoivent un nom de phénomène météorologique – à la notable exception du *Reisen* : chasseur zéro !

Cependant, la légèreté de la cellule aura une conséquence sans doute inattendue au moment de sa conception : elle supportera difficilement le poids d'un blindage, d'un armement renforcé et, surtout, d'un moteur plus puissant, donc plus lourd.
Son armement n'est pas non plus sans reproche. Ayant sans doute voulu éviter l'éternel débat entre les cadences de tir élevées des mitrailleuses et la puissance de feu des canons, les services techniques ont imposé un « mix », soit deux mitrailleuses Type 97 (dérivées de la Vickers) de 7,7 mm (avec 500 cpa) dans le capot et deux canons Type 99-1 (dérivés du Oerlikon FF) de 20 mm (avec 60 opa) dans les ailes. Les cadences de ces armes sont correctes, sans plus (respectivement 900 et 520 c/min) ; malheureusement, leurs qualités balistiques et leur vitesse initiale laissent fortement à désirer. De ce fait, les distances théoriques de tir n'ont rien à voir avec la réalité. Outre que les 7,7 ne peuvent pénétrer le blindage des chasseurs alliés, les 20 mm voient la longueur de leur fût raccourcie pour des questions de traînée et les pilotes sont contraints de s'approcher au maximum de leur cible pour mettre leurs coups au but. Sakai sur ce sujet : « Nos canons de 20 étaient gros, lourds et lents. Il était extrêmement difficile de toucher une cible en mouvement. Attaquer les avions ennemis revenait à viser une libellule avec un fusil ! Ce n'était jamais facile de les abattre, nos adversaires étaient robustes. »
Parce que d'une technologie avancée, le Zéro est un avion long et complexe à produire en masse, malgré l'appel à la sous-traitance d'une douzaine de petits ateliers. Mitsubishi n'ignore pas ce fait, mais estime que, dans la mesure où il n'y a pas de pénurie de main-d'œuvre, ce n'est qu'un détail mineur. Toutefois, la montée en charge des chaînes s'avère beaucoup plus poussive que prévu. Entre mars 1939 et mars 1942, seulement 837 exemplaires sont fabriqués. Au cours de la période charnière s'étendant d'avril 1942 à mars 1943, quand la Marine impériale commence à affronter une aviation alliée plus agressive, plus nombreuse et mieux équipée, il n'en est produit que 1 689. Les statistiques s'améliorent ensuite, avec 3 432 machines pour la période avril 1943-mars 1944 et 3 487 pour la période avril 1944-mai 1945. Mais, à cette époque, le Zéro est complètement dépassé.
Si l'on considère la relative faiblesse des ressources industrielles du Japon et les énormes exigences en matériel militaire de toute nature, les efforts déployés par Mitsubishi sont tout à fait remarquables. Malgré tout, la Marine impériale va manquer de Zéro lors des batailles critiques du Pacifique Sud. La production suffit à combler les pertes, mais elle ne permet pas la création de nouvelles unités. Or, à l'été 1943, les Alliés ont gagné la bataille de la supériorité numérique et sont en train de gagner celle de la supériorité technique.
L'augmentation simultanée, mais nécessaire, de la puissance du moteur et de l'armement, forcément couplée à une prise de poids, agit de manière négative sur les versions ultérieures du *Reisen*. Mais à l'époque où ces améliorations sont jugées nécessaires, Mitsubishi travaille sur d'autres projets plus performants, abandonnant en quelque sorte le Zéro pour ce qu'il est devenu : un chasseur mal équipé offensivement et mal équipé défensivement. En outre, la qualité de sa construction ne cesse de se dégrader au fil des mois en raison de l'envoi de la main-d'œuvre spécialisée au front ; les cotes de tolérance tutoient fréquemment les maxima autorisés et la finition laisse fortement à désirer. Il en va de même avec les moteurs, dont la plupart ne parviennent pas à délivrer la puissance théorique.
Son bureau d'études réduit, ses usines dépeuplées, ses installations dévastées par les B-29, la firme se montre impuissante à lui donner un successeur capable de rééditer les exploits des deux premières années de la guerre. Le Zéro, comme son équivalent allemand, le Bf 109, est maintenu en production jusqu'à la fin, alors que l'un comme l'autre ne peuvent plus guère se prévaloir d'autre chose que de leur gloire passée. Fier symbole des armées japonaises triomphantes dans les six premiers mois du conflit, trois ans plus tard, le Zéro ne représente plus que celui de l'incapacité de l'Empire à soutenir une guerre longue contre une puissance majeure.

NOUVELLES VERSIONS

Puisque le *Reisen* a été conçu comme chasseur embarqué, il est donc logique que des essais soient effectués sur un porte-avions. Ceux-ci se déroulent en juin 1940 à bord du *Soryû*. Le 31 juillet, le A6M2 est officiellement qualifié par la Marine pour les opérations embarquées. Toutefois, un problème – curieusement – inattendu surgit : l'envergure du Zéro est légèrement trop longue pour les ascenseurs. Le constructeur décide de rendre les saumons d'aile repliables manuellement, ce qui fait gagner le mètre nécessaire. Cette nouvelle version est baptisée **A6M2 Modèle 21**.

◀ Un A6M5 Modèle 52*Otsu* tombé aux mains des Américains. On note la mitrailleuse Type 3 de 13,2 mm montée à gauche et les deux canons d'aile Type 2-4 de 20 mm.

▲ Un autre A6M5 Modèle 52*Otsu*, capturé à Saipan, photographié en même temps que le Modèle 32 à Wright Field. Il portait le code TAIC7 du *Technical Air Intelligence Center*.

À compter du c/n 127, un nouveau système d'équilibrage des ailerons, reliant les tabs au système de rétractation du train, permet d'améliorer sensiblement le contrôle à haute vitesse en réduisant les forces à exercer sur le manche. Nakajima commence à construire ce modèle sur son site de Koizumi à partir de novembre 1941. En tout, 740 exemplaires sont produits par les deux firmes. Près de 400 ont été pris en compte par la Marine au début du mois de décembre, dont 225 se trouvent prêts à participer aux opérations contre les forces alliées dans le Pacifique et dans le Sud-Est asiatique. Cette variante est produite à 3 368 exemplaires.

En juin 1941 commencent les essais d'une nouvelle version destinée à améliorer les performances en altitude du *Reisen*. Baptisée **A6M3 Modèle 32**, celle-ci se distingue à la fois par son nouveau moteur (Sakae 21 développant 1 130 ch au décollage grâce à l'installation d'un compresseur à deux étages entraînant une hélice aux pales plus larges) et par une réduction de l'envergure (la partie repliable des saumons d'aile a été simplement supprimée). La prise d'air du compresseur est relogée en haut du capot et les goulottes des mitrailleuses sont redessinées.

Ce n'est pas une grosse réussite. Ces modifications n'entraînent qu'une faible amélioration des performances et de la maniabilité. Par contre, la gourmandise du Sakae 21 à pleine puissance, couplée à la diminution du volume de carburant (due au recul de 20 cm de la cloison pare-feu pour faire de la place au nouveau moteur), réduit considérablement le rayon d'action de cette nouvelle version, en outre alourdie par l'installation de bandes de 100 obus par canon (contre 60 auparavant). Cette version est produite à 343 exemplaires. Elle sera baptisée « Hap », puis « Hamp », par l'équipe de McCoy (voir encadré).

Les premiers exemplaires de série sont versés à la 2e *Kû* qui s'installe à Rabaul le 6 août 1942 sous les ordres du capitaine de frégate Yamamoto Sakae.

Le modèle suivant, baptisé **A6M3 Modèle 22**, est un retour aux sources avec des saumons d'aile repliables et une plus grande capacité en carburant (capacité totale interne portée de 470 à 580 litres) grâce à l'installation de réservoirs dans la partie extérieure de la voilure. Toujours équipé du Sakae 21, le Modèle 22 se révèle plus lourd de 144 kg que le Modèle 32 (poids en charge : 2 679 kg) et légèrement plus lent (541 km/h contre 545 à 6 000 m). Malgré l'allongement de l'envergure de 1,00 m, la charge alaire passe de 117,7 kg/m² à 119. Le reste des performances est sensiblement identique, à l'exception de la distance franchissable améliorée de plus de 150 km.

Une variante, dénommée **A6M3 Modèle 22*Ko***, se distingue par ses canons longs de Type 99 Modèle 2-3 alimentés par un tambour de 100 obus ; les derniers exemplaires sont même équipés à titre expérimental de canons de 30 mm.

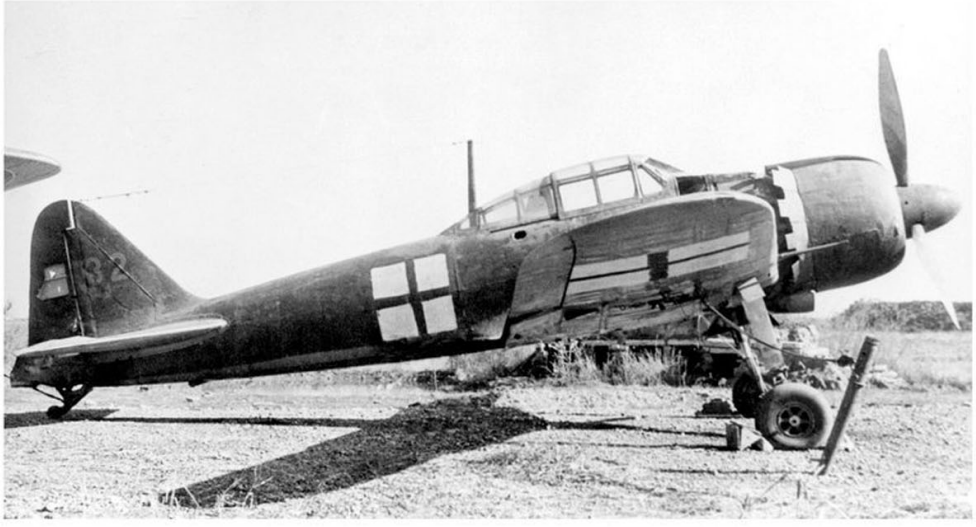
Mitsubishi construit 560 exemplaires de son Modèle 22 jusqu'en juin 1943.

L'apparition des chasseurs US de nouvelle génération contraint Sano Eitaro, qui a remplacé Horikoshi, à concevoir une version plus performante. Deux A6M2 sont modifiés par la Dai-Ichi Kaigun Kokû Gijitsushô à Yokosuka pour recevoir un moteur turbocompressé Sakae expérimental. Le trop grand retard pris pour la mise au point d'un moteur problématique fait abandonner le projet, baptisé **A6M4 Modèle 43** [5], au profit d'une version moins performante, car toujours équipée du Sakae 21, mais plus rapidement disponible.

Sano en profite pour apporter quelques améliorations et simplifications sur le plan de la production en série. Il en ressort le **A6M5 Modèle 52**, équipé de la voilure du Modèle 32 mais avec les saumons arrondis et les ailerons prolongés jusqu'à l'extrémité de l'aile. L'épaisseur du revêtement travaillant est augmentée pour mieux supporter les piqués à hautes vitesses et un anneau collecteur avec pipes d'échappement « propulsives » fournit une poussée additionnelle.

[5] En fait, on ne sait pas s'il s'agissait du Modèle 43, mais on ne peut pas expliquer le saut du Modèle 32 au Modèle 52 sans cette étape intermédiaire. Il est vraisemblable que l'installation d'un tel moteur nécessitait un réaménagement de la cellule. En revanche, on ne peut non plus expliquer le fait que le « 3 » ait été repris pour le Modèle 53, qui, logiquement, aurait dû être le Modèle 54 !

▼ Un A6M7 Modèle 63 portant les marques de reddition (croix verte sur carré blanc), déjà passé entre les mains des chasseurs de souvenirs.



QUAND HARRY RENCONTRE SALLY

La méconnaissance des types d'avions utilisés par les Japonais au début de la guerre du Pacifique engendre une confusion totale dans les rapports de combat dressés par les équipages américains. Ceux-ci ne semblent disposer que de quelques mots dans leur lexique aéronautique : Zéro, Mitsubishi, Nagoya ou Nakajima ! On trouve même des noms encore plus exotiques, comme Sentoki 1, Seversky ou même Kagekiki 1. Cependant, la plupart du temps, les pilotes se contentent de consigner dans leurs rapports « bombardier bimoteur », en essayant d'en donner une vague description (« bombardier à nez pointu ») ou « biplan à flotteurs », les marins utilisant des abréviations qui leur sont propres, comme « VF », chasseur, ou « VT », torpilleur.

Une telle situation ne peut se prolonger indéfiniment. À la demande du *General* Douglas MacArthur, le *Major* Frank T. McCoy est nommé à la tête d'une section de l'*Air Technical Intelligence Unit* du Sud-Ouest Pacifique à Melbourne avec pour mission de mettre bon ordre à toute cette pagaille, préjudiciable à une évaluation efficace du potentiel de l'ennemi.

L'idée qui se dégage de ses travaux est d'une simplicité enfantine. Encore fallait-il l'avoir ! Conscient qu'il est indispensable d'utiliser un système mnémotechnique très basique, McCoy décide d'attribuer un prénom à chaque type d'avion japonais.

Pour plus de précision, les chasseurs et les hydravions à flotteurs reçoivent un prénom masculin, les bombardiers, avions de reconnaissance et hydravions à coque un prénom féminin et les avions de transport un prénom commençant par l'initiale T. Par la suite, il attribuera un nom d'arbre aux avions d'entraînement et un nom d'oiseau aux planeurs.

Il y aura cependant quelques exceptions, car « Tojo » et « Tony » sont des chasseurs (Tony, diminutif d'Antonio, a été attribué au Ki. 61 en raison de sa silhouette « italienne ») et « June » un hydravion à flotteurs.

Les origines de McCoy, natif du Tennessee, transparaissent dans le choix d'un certain nombre de prénoms, très... ruraux, comme Zeke, Rufe ou Nate.

En juillet 1942, la première liste, qui comporte une cinquantaine de noms, est distribuée aux unités du Sud-Ouest Pacifique. Y figurent des avions qui n'ont jamais existé et un certain nombre de doublons. Même le Messerschmitt Bf 110 et le Heinkel He 111, qui « pouvaient éventuellement entrer en service », ont été baptisés (respectivement « Doc » et « Bess »). De telles erreurs demeurent inévitables. Cependant, cette méthode semble si efficace qu'en décembre 1942, le code est officialisé sur tous les théâtres d'opérations par Washington. Les Britanniques y souscriront à leur tour, mais pas avant le printemps 1944.

Au fil des mois, la liste est peaufinée et débarrassée des entrées inutiles et redondantes. Le Mitsubishi J2M est baptisé « Jack » avant même son entrée en service. Un seul avion passera à travers les mailles du filet, le Ki. 100, version à moteur en étoile du Ki. 61 « Tony », qui fait son apparition dans les dernières semaines de la guerre.

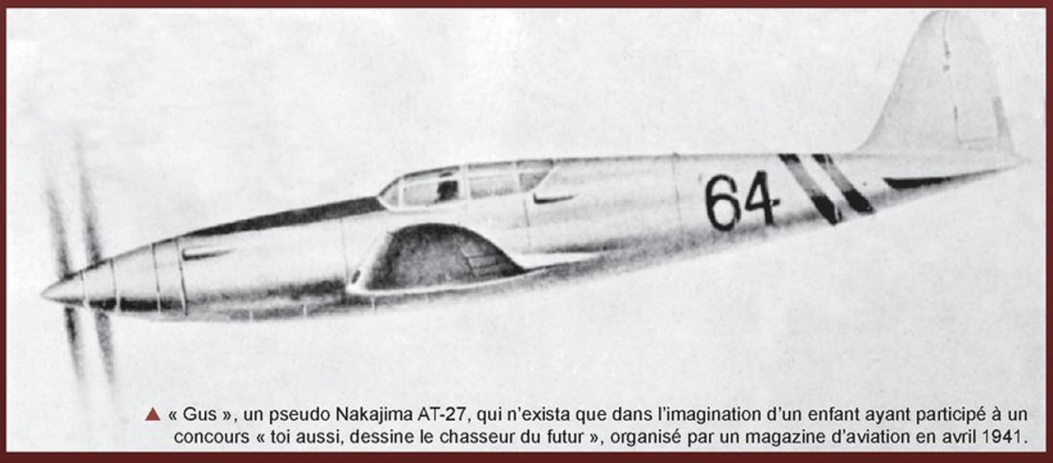
Les noms ne sont pas toujours attribués au hasard. McCoy, qui veut passer à la postérité, donne son prénom, Frank, à un nouveau prototype de chasseur bimoteur. Quand il s'aperçoit, avec horreur, qu'il ne s'agit que d'un dessin d'enfant publié dans un magazine de maquettisme, il se ravise prestement. Il rebaptise ce bimoteur imaginaire « Harry » et donne son prénom au nouveau chasseur monomoteur Nakajima Ki. 84.

Bien qu'officiellement baptisé « Zeke », parce qu'il fallait un prénom commençant par Z – comme Zéro –, le fameux Mitsubishi A6M restera pour longtemps connu sous son appellation d'origine.

Dans sa version A6M3 à ailes rognées, le « Zeke » devient « Hap », qui est aussi le surnom du commandant en chef de l'USAAF, le *General* Henry H. Arnold. Entendant un jour dans les couloirs du Pentagone des officiers hilares commenter que de nombreux « Hap » ont été descendus en flammes, celui-ci interviendra personnellement auprès de McCoy, qui changera le nom en « Hamp ».

Pour la petite histoire, le premier avion japonais revendiqué sous un « prénom » imaginé par l'équipe de McCoy est un « Zeke » abattu le 13 septembre 1942 par l'USMC.

L'idée de McCoy sera reprise au début de la Guerre froide, quand il s'agira d'identifier les avions soviétiques.



▲ « Gus », un pseudo Nakajima AT-27, qui n'exista que dans l'imagination d'un enfant ayant participé à un concours « toi aussi, dessine le chasseur du futur », organisé par un magazine d'aviation en avril 1941.

La capacité interne en carburant est ramenée à 570 litres.

Bien que le moteur reste inchangé, les améliorations permettent de pousser la vitesse maximale à 565 km/h à 6 000 m. Toutefois, aucune protection n'a été prévue et l'appareil reste toujours aussi vulnérable sous le feu des redoutables 12,7 américaines.

La variante **Modèle 52*Ko*** possède une puissance de feu supérieure, avec le montage de deux canons Type 99 Modèle 2-4 alimentés par une bande de 125 obus. La résistance du revêtement est renforcée pour permettre de faire passer la limite de la vitesse en piqué de 660 à 740 km/h.

Sous la pression du front, une plaque de plexiglas blindé de 45 mm est montée sur le pare-brise et des extincteurs de CO_2 à déclenchement automatique sont installés autour du réservoir de fuselage et derrière le pare-feu du moteur sur la nouvelle variante **Modèle 52*Otsu***. En outre, une des deux mitrailleuses de 7,7 mm de capot est remplacée par une Type 3 de 13,2 mm. Enfin, ce modèle peut emporter un réservoir supplémentaire de 150 litres sous chaque aile.

Déçu par les médiocres performances du A7M1 *Reppu* (dues à un mauvais choix de moteur imposé par les services techniques), censé remplacer le A6M5, l'état-major de la Marine demande à Sano de prévoir une nouvelle version du *Reisen* pour combler le retard prévisible de la mise en production du A7M2. Il faut attendre la fin de l'été 1944 pour que la Marine se rende compte que la plus élémentaire protection du pilote s'impose. Non que l'état-major éprouve une tardive prise de conscience de la valeur de la vie humaine, mais il comprend qu'il doit préserver l'investissement que représente la formation d'un pilote et surtout que l'expérience des anciens est devenue trop précieuse pour être gaspillée[6]. Il place pourtant Sano dans une situation intenable, car, tout en lui enjoignant de monter des plaques de blindage, il lui interdit d'utiliser le moteur Kinsei 62 de 1 350 ch qui, seul, aurait pu compenser la brutale prise de poids de la nouvelle version.

[6] Ce qui ne l'empêchera pas de les envoyer se précipiter sur les porte-avions américains !

Sano accouche d'un vrai veau de 400 kg plus lourd en ordre de vol que le Modèle 52 (3,32 kg/ch), dont la charge alaire passe à 147,6 kg/m². La vitesse de pointe chute à 541 km/h à 6 000 m. La mitrailleuse de 7,7 mm du capot est supprimée et deux Type 3 de 13,2 mm (240 opa) sont montées dans les ailes, à l'extérieur des canons. Cela entraîne la réduction de la capacité des réservoirs d'aile de 510 à 300 litres, mais un deuxième réservoir de 70 litres, auto-obturant celui-là, est monté dans le fuselage. Une plaque de blindage de 8 mm est installée derrière le siège du pilote et l'épaisseur du pare-brise blindé passe à 55 mm.
Le prototype du **Modèle 52*Hei*** vole le 10 septembre 1944 et ses médiocres résultats font qu'il ne sera construit qu'à 93 exemplaires, dont la quasi-totalité sera abattue par la chasse US.
En tout, plus de 6 000 A6M5 sont construits (la production de Nakajima est inconnue avec précision).

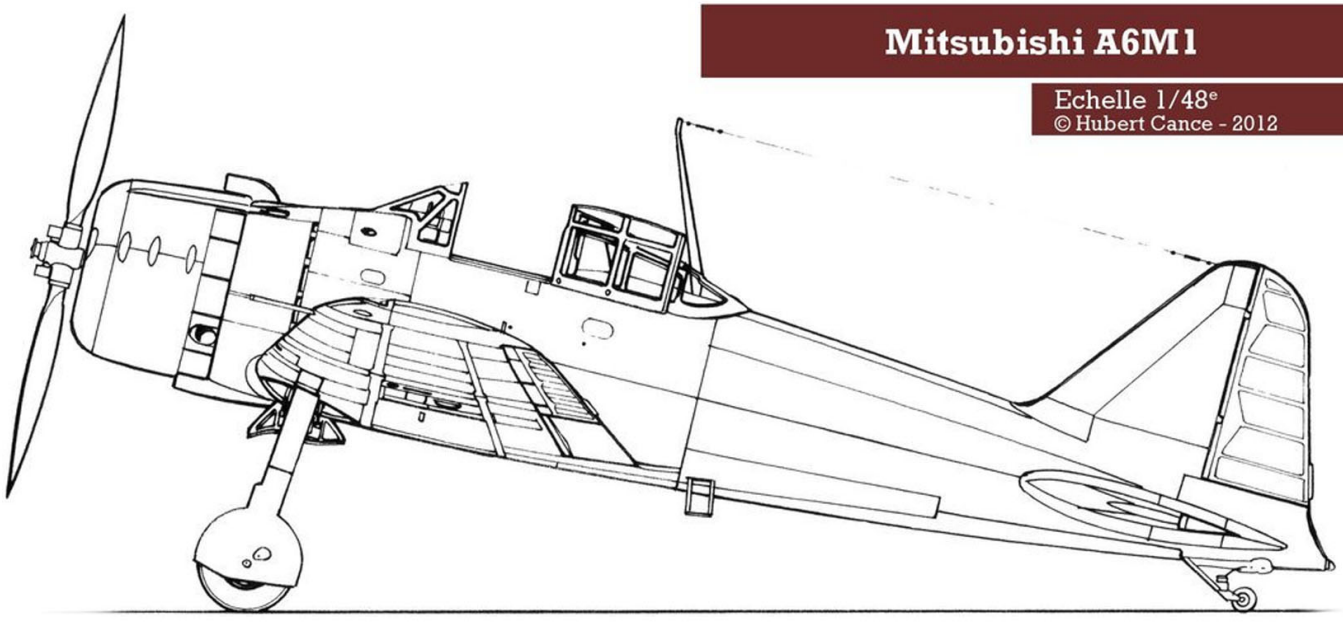
CARACTÉRISTIQUES TECHNIQUES PRINCIPALES

	A6M2 Modèle 21	A6M3 Modèle 32	A6M5 Modèle 52
Envergure (m)	12,00	11,03	11,00
Longueur (m)	9,04	9,06	9,12
Hauteur (m)	3,53	3,57	3,57
Surface alaire (m²)	22,44	21,54	21,30
Moteur (type)	Nakajima Sakae 12	Nakajima Sakae 21	Nakajima Sakae 21
Puissance (ch)	940	1 130 ch	1 130 ch
Poids (kg)			
à vide	2 338	2 535	2 743
en ordre de vol	2 674	2 884	3 083
Vitesse maxi (km/h à 6 000 m)	533	545	565
Temps de montée			
à 6 000 m (min, s)	7 27	7 19	7 01
Plafond pratique (m)	10 080	11 050	11 740
Distance franchissable (km)	1 778	1 248	1 920
Armement			
Mitrailleuses	2 x 7,7 mm	2 x 7,7 mm	2 x 7,7 mm
Canons	2 x 20 mm	2 x 20 mm	2 x 20 mm
Bombes	–	–	2 x 60 kg ou 1 x 250 kg

ULTIMES VERSIONS

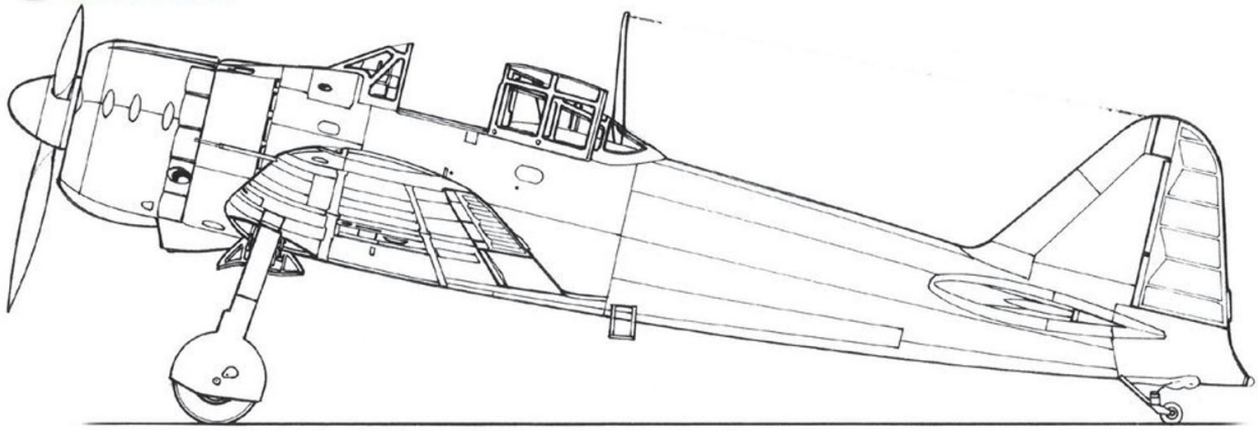
L'apparition du moteur Sakae 31, avec injection d'eau et de méthanol, débouche sur le lancement de la série **A6M6 Modèle 53**. Sano Eitaro profite de l'occasion pour remplacer tous les réservoirs ordinaires par des réservoirs auto-obturants. Le résultat est à nouveau décevant, le Sakae 31 développant une puissance inférieure à celle du 21 et le système d'injection ne fonctionnant que quand il en a le temps. Un seul exemplaire est produit.
La version **A6M7 Modèle 63**, lancée à l'été 1944, est la dernière du *Reisen* à être construite en série. Dans la mesure où la Marine impériale a vu tous ses porte-avions d'escadre coulés, elle n'a plus besoin de chasseur embarqué ; elle opte donc pour une variante de bombardement en piqué. Le ventre de l'appareil est renforcé pour pouvoir transporter une bombe de 250 kg, tout comme l'empennage et une partie de la voilure pour soutenir une vitesse de piqué plus élevée. Le prototype vole le 22 avril 1945 et les chaînes d'assemblage démarrent le mois suivant. Malheureusement, à la suite des destructions causées tant par un tremblement de terre que par les B-29, les statistiques de production ne sont pas parvenues jusqu'à nous. De nombreux A6M5 seront modifiés rétroactivement pour transporter une bombe.

Les services techniques ont toujours refusé d'accéder à la requête de Sano de monter le moteur Mitsubishi Kinsei 62 de 1 560 ch à la place du Sakae, mais, en novembre 1944, ils n'ont plus le choix, car Nakajima a cessé la production de ce dernier. Ils approuvent donc la mise en chantier de deux prototypes du A6M8, capables de transporter une bombe de 500 kg, et qui, même avec cette charge, atteint 577 km/h en palier, ce qui devrait lui permettre (sans la bombe) d'engager le F6F Hellcat sur un pied d'égalité. Le premier est achevé en avril 1945. En attendant, il a fallu revoir complètement le bâti-moteur pour loger le Kinsei d'un diamètre supérieur à celui du Sakae, ce qui a entraîné la suppression de la dernière mitrailleuse de capot. Après les essais d'usage, au cours desquels le système de refroidissement d'huile doit être modifié, le **A6M8 Modèle 64** reçoit la plus haute priorité pour sa mise en production. Toutefois, aucun des 6 500 exemplaires commandés ne pourra être livré avant la cessation des hostilités.
Selon René Francillon, la production totale du *Reisen* s'élève à 10 449 exemplaires (dont 6 570 construits par Nakajima), variantes à flotteurs et biplaces exclues, que nous avons décidé de ne pas traiter dans cet opuscule. ■



Mitsubishi A6M1

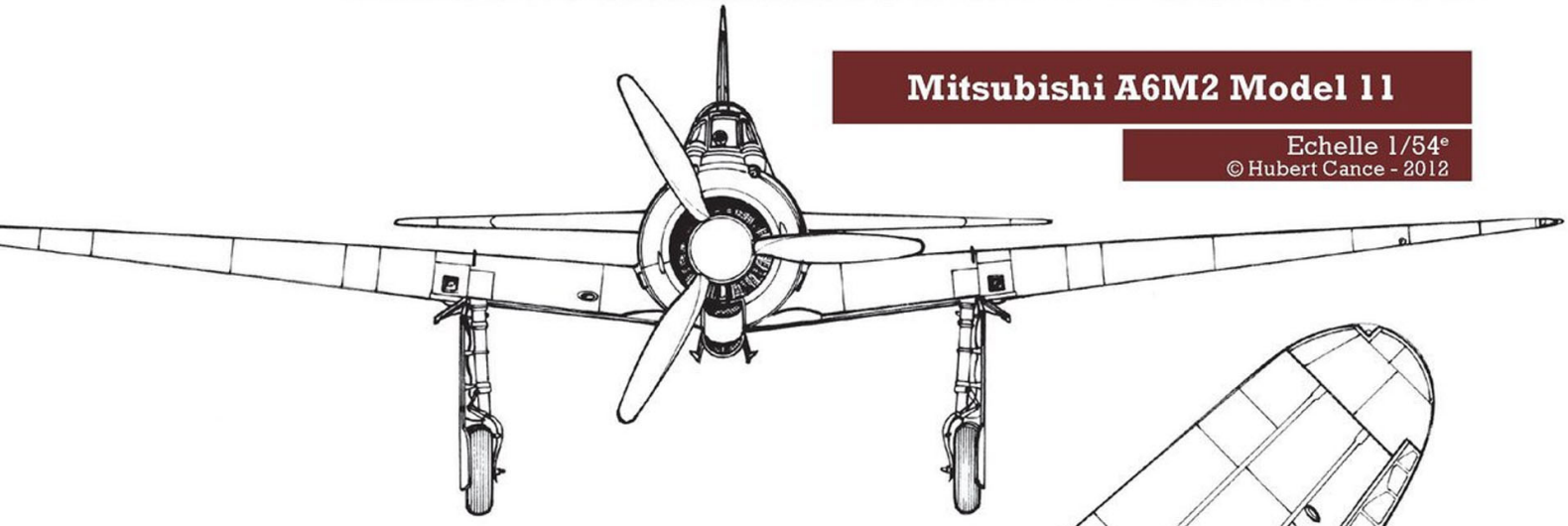
Echelle 1/48e
© Hubert Cance - 2012

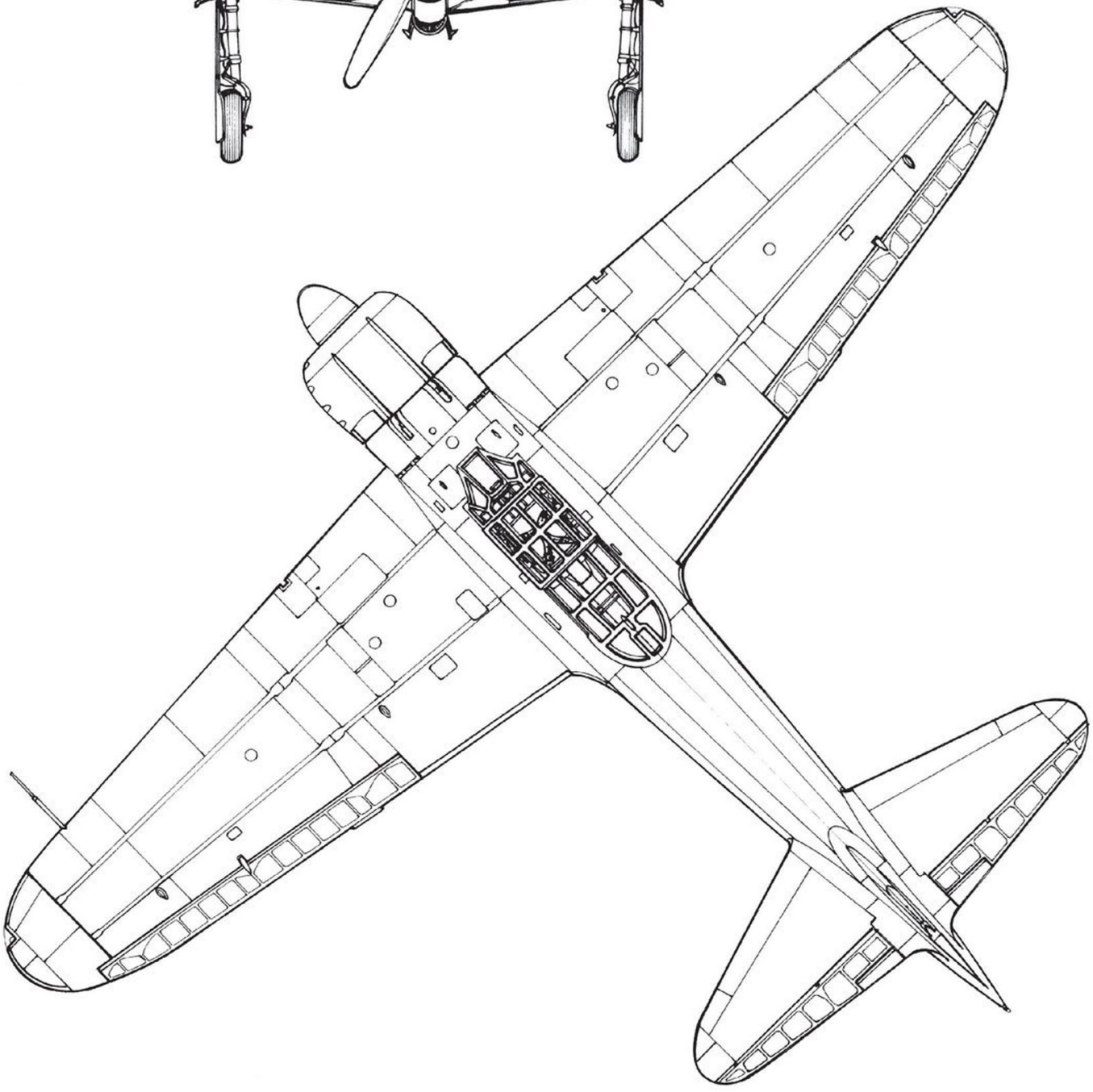


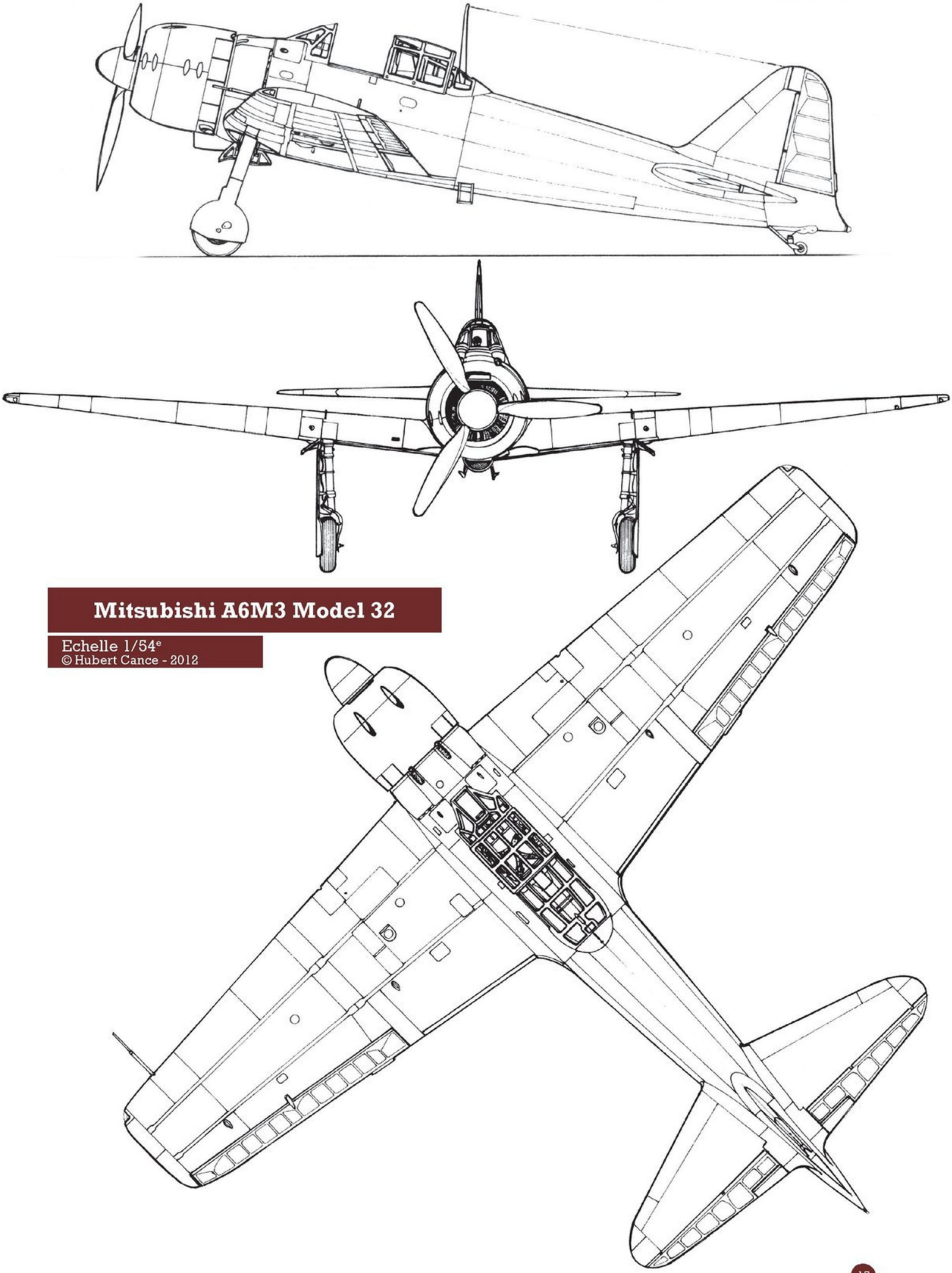
Mitsubishi A6M2 Model 11

Echelle 1/54e

© Hubert Cance - 2012

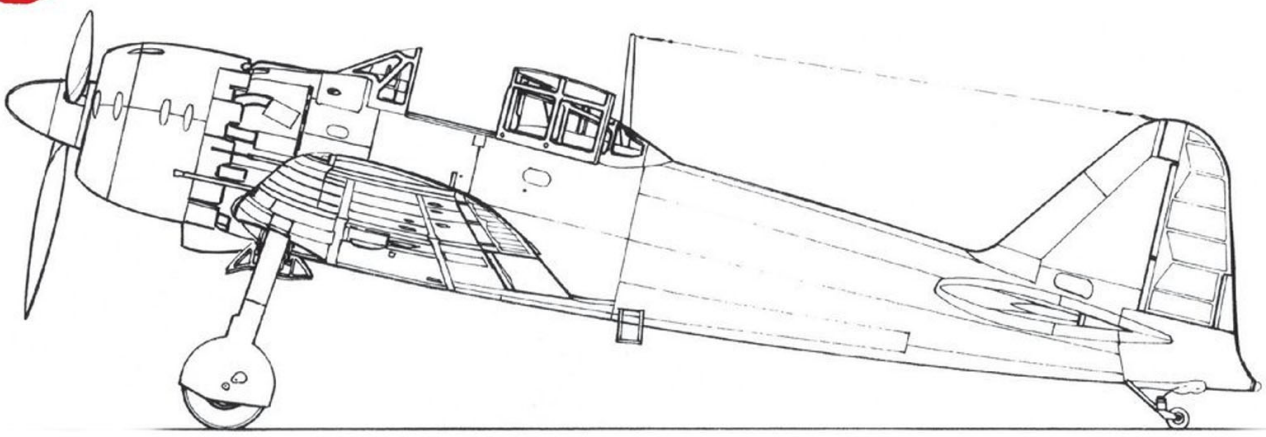






Mitsubishi A6M3 Model 32

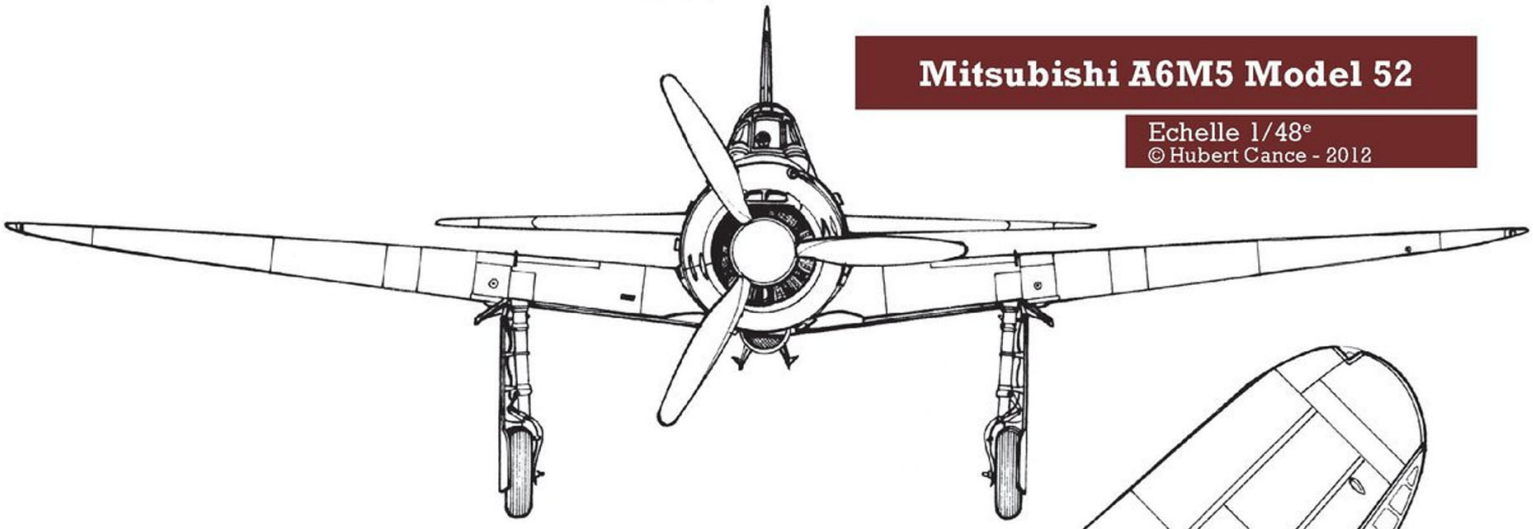
Echelle 1/54e
© Hubert Cance - 2012

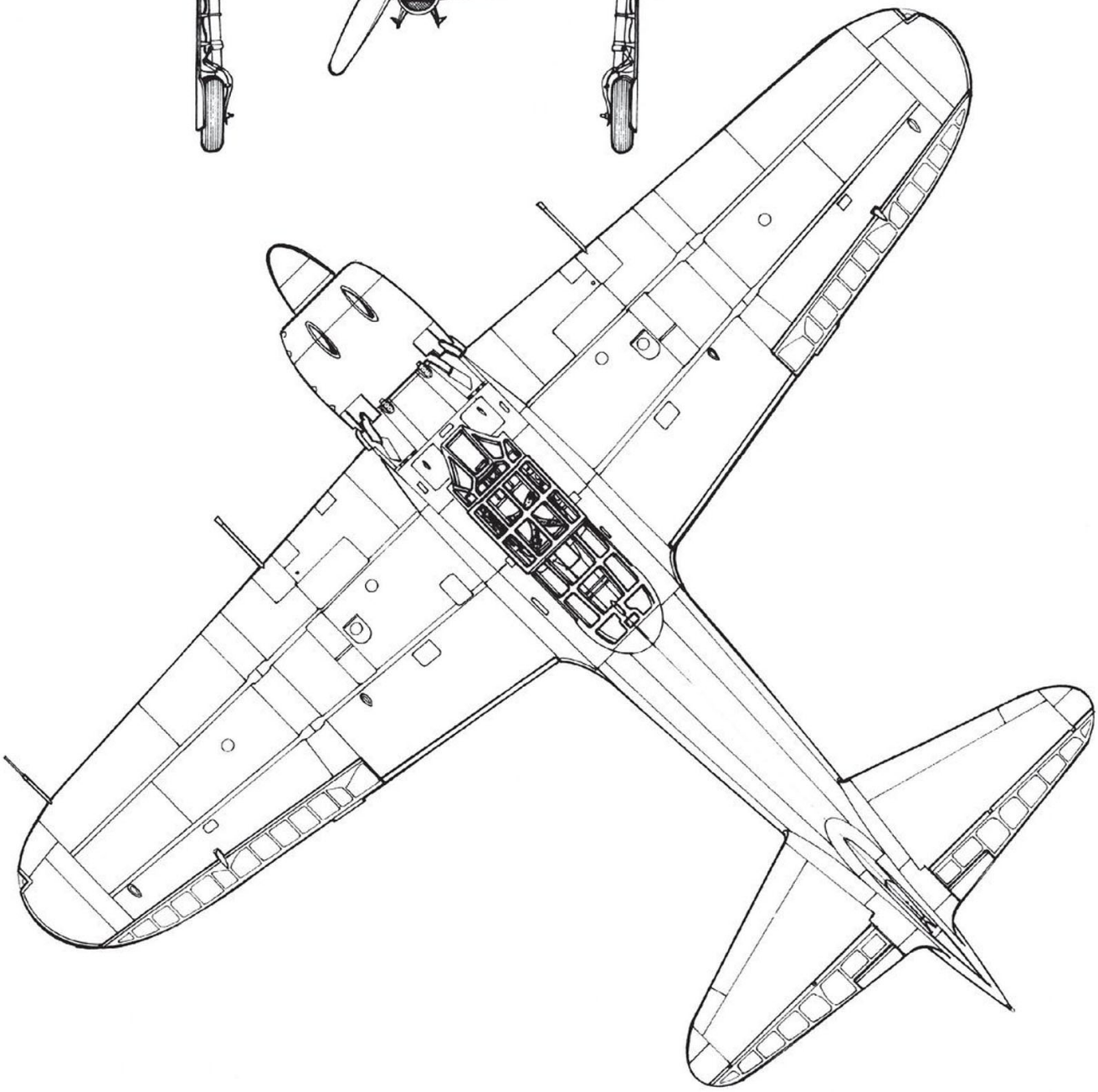


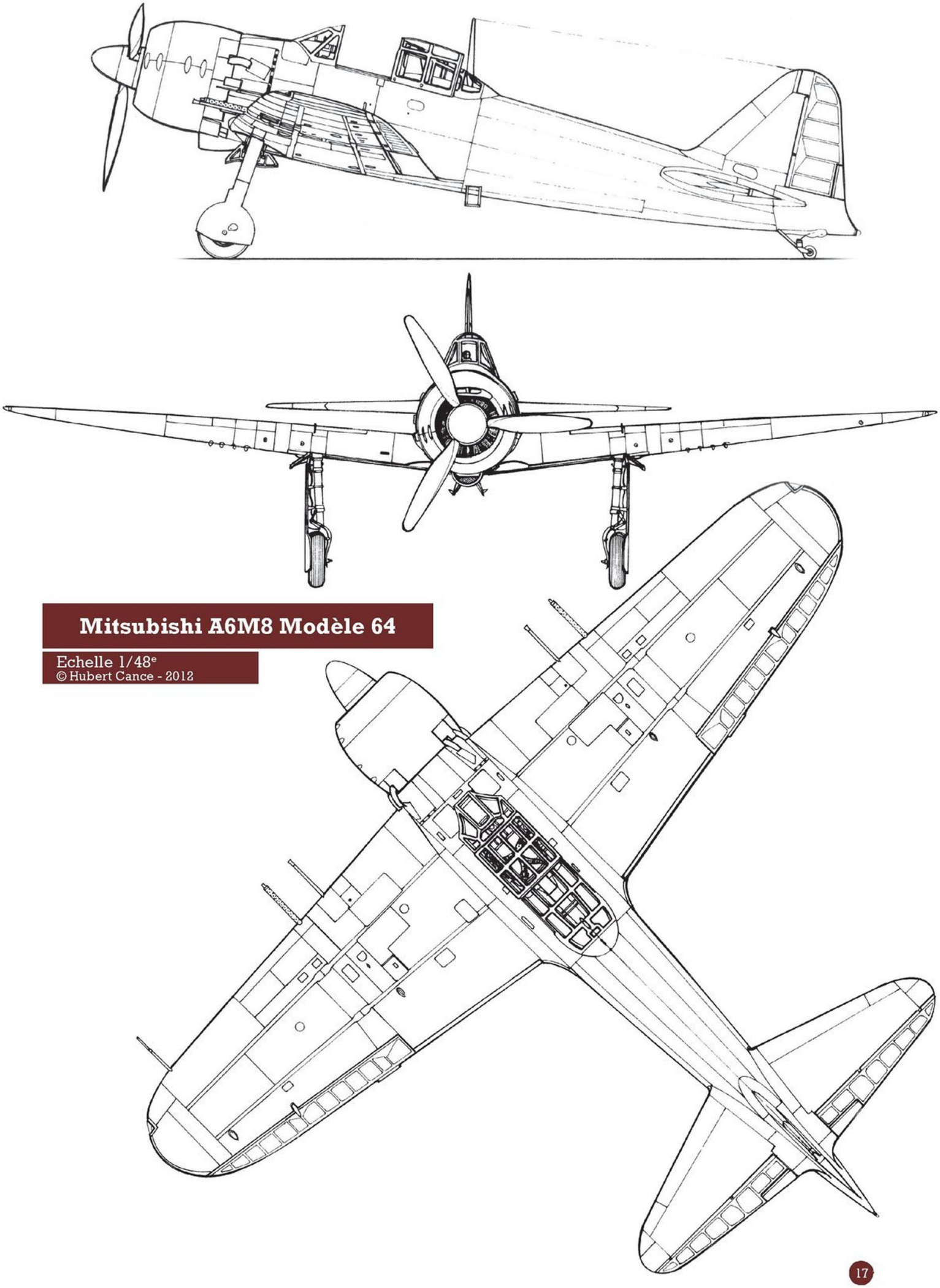
Mitsubishi A6M5 Model 52

Echelle 1/48e

© Hubert Cance - 2012







Mitsubishi A6M8 Modèle 64

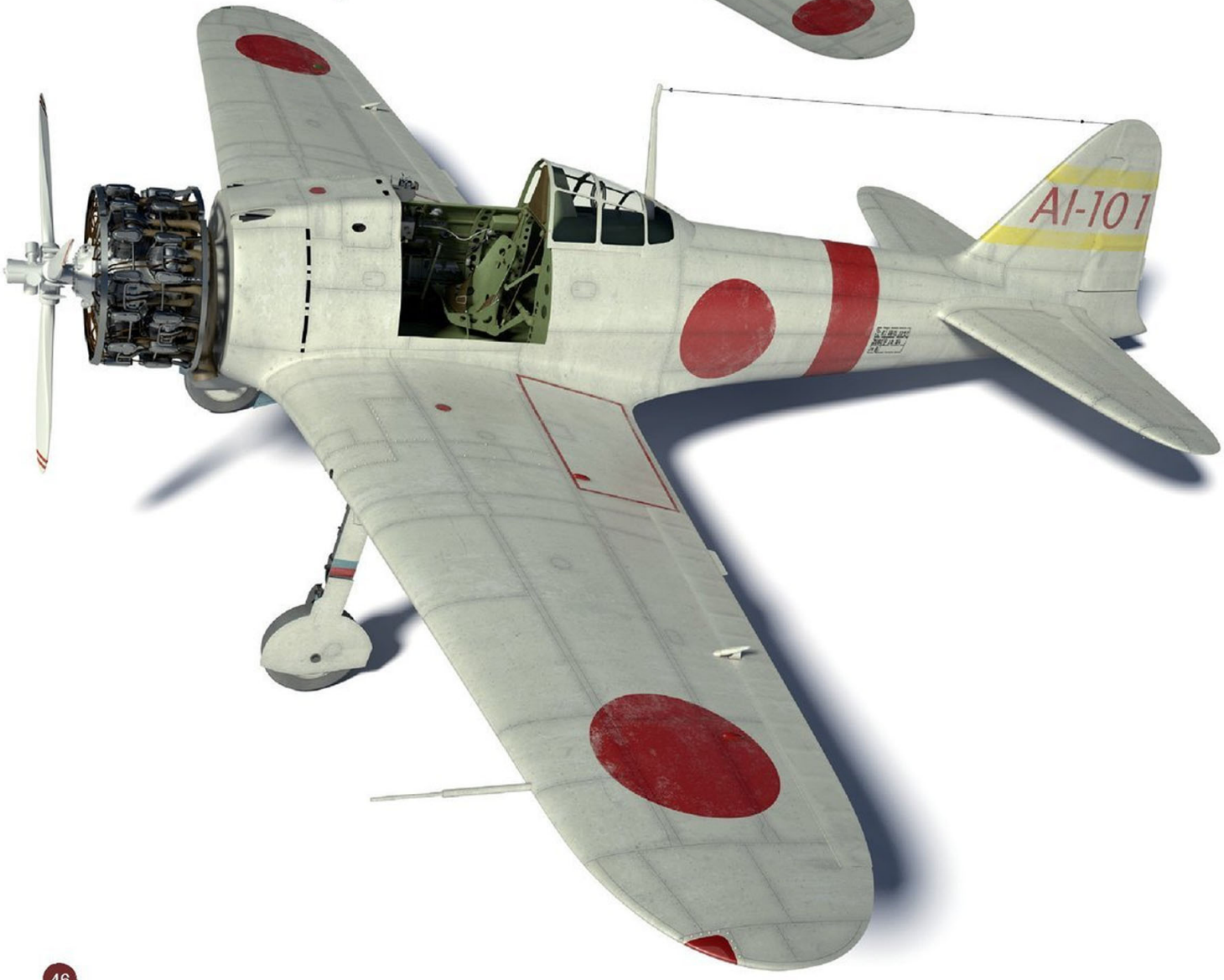
Echelle 1/48e
© Hubert Cance - 2012

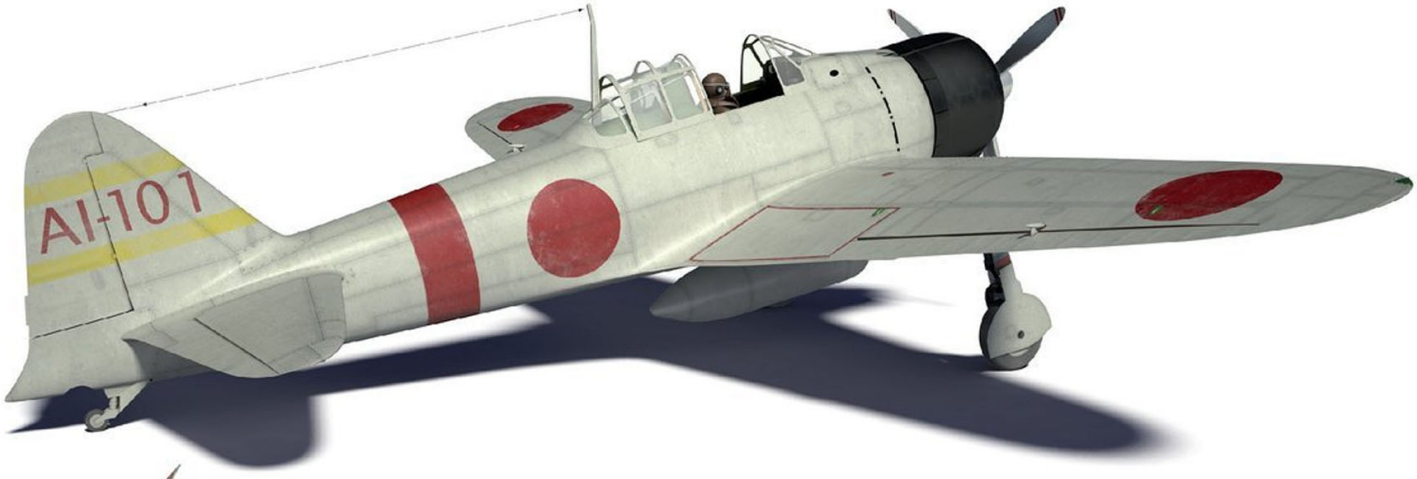
AI-101

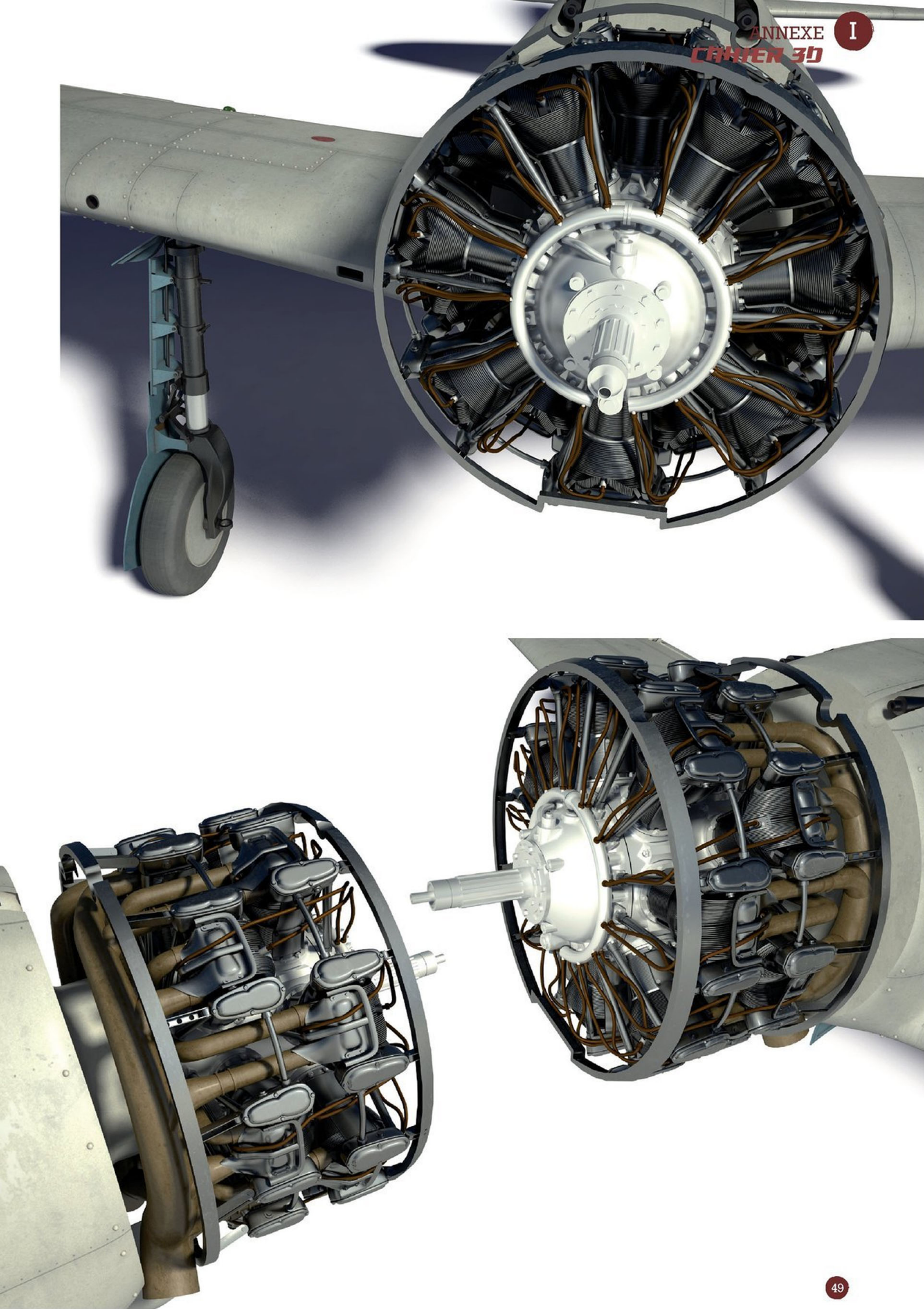
AI-101

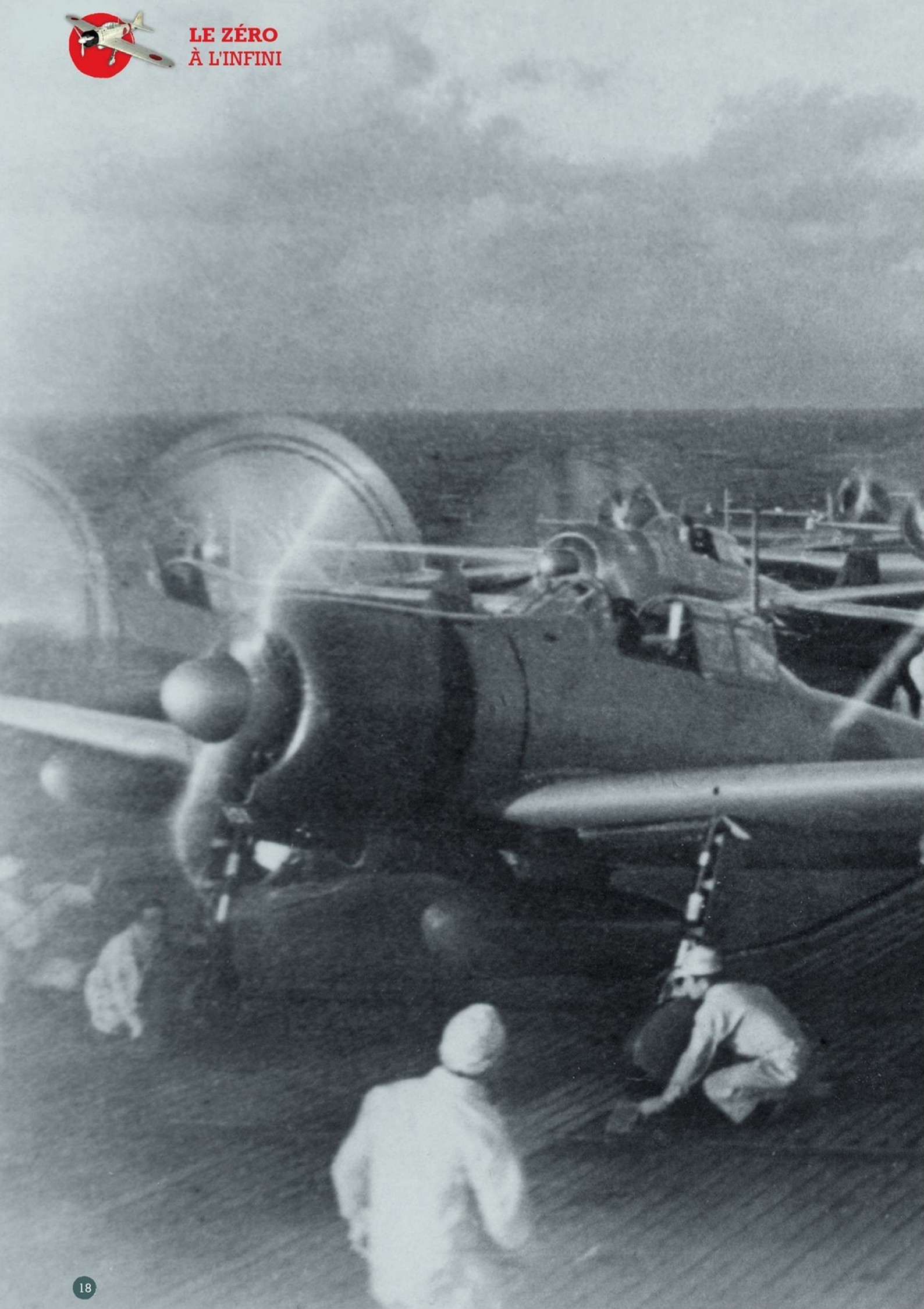
CAHIER 3D

01


AI-101


AI-101





« Quand j'ai vu ces jeunes aviateurs courir tout joyeux vers leurs avions, comme s'ils partaient faire un vol d'entraînement de routine, j'en fus le premier étonné. »

Contre-amiral Kusaka Ruynusoke, chef d'état-major du vice-amiral Nagumo Chuichi, porte-avions *Akagi*, 7 décembre 1941, 01h00 (heure de Hawaii).

CHAPITRE II

À TEMPÊTE SUR LE PACIFIQUE

(JUILLET 1940 – AVRIL 1942)

◤ Le pont d'envol de l'*Akagi* peu avant le décollage de la seconde vague, le 8 décembre 1941 (heure de Tokyo) avec, au premier plan, le AI-101 du lieutenant de vaisseau Shindô Saburo, commandant la section de chasse.

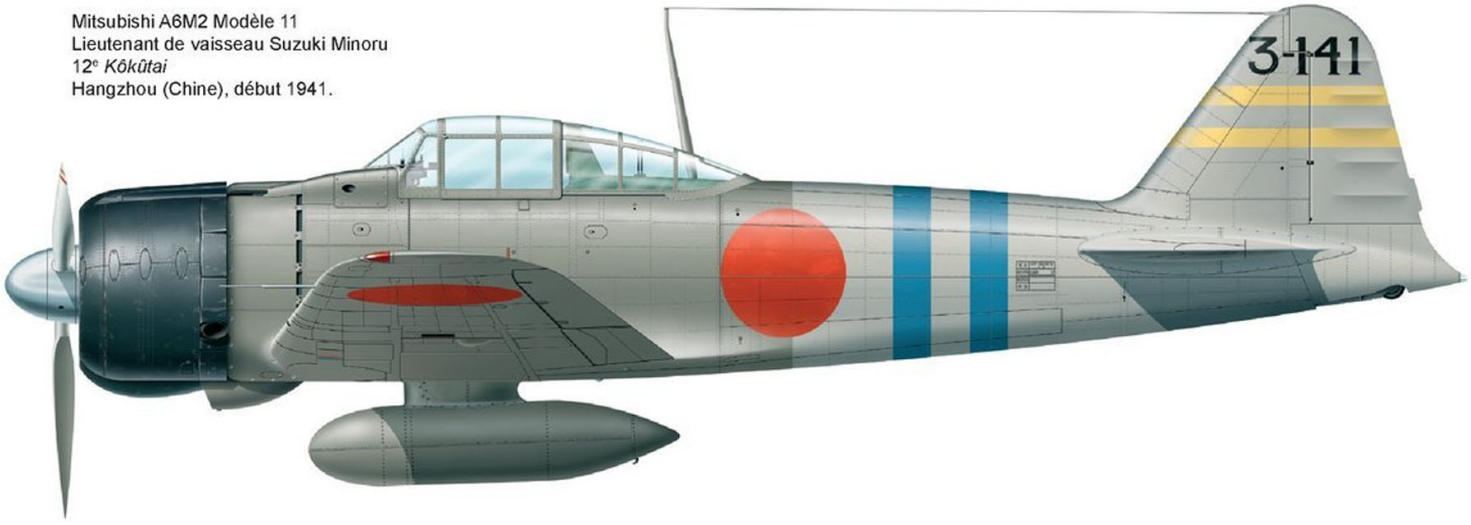
PREMIÈRES MISSIONS

Passant par-dessus toutes les mesures habituelles de prudence et malgré les réticences de la direction technique de Mitsubishi, l'état-major de la Marine demande que les quinze premières machines de présérie soient envoyées en Chine pour une évaluation opérationnelle. Six Modèles 11 partent le 21 juillet 1940, soit dix jours avant l'acceptation officielle du *Reisen* par la Marine et bien avant la fin du programme d'essais des troisième et quatrième prototypes. Ils sont commandés par le lieutenant de vaisseau Yokoyama Tamotsû de la Yokosuka *Kû*. Ils sont rapidement suivis par treize autres appareils, dont les derniers arrivent le 13 août après un vol direct de 1 000 km depuis Yokosuka.

Les appareils sont affectés à la 12e *Kû*, basée à Hangzhou sous le commandement du capitaine de vaisseau Hasegawa Riichi. Les débuts du *Reisen* sont handicapés par des problèmes de surchauffe du moteur. Avec tous ces soucis, le *Reisen* ne peut effectuer sa première mission de guerre que le 19 août. Sous les ordres du lieutenant de vaisseau Shindô Saburo, les A6M1 escortent 54 bombardiers Type 96 (Mitsubishi G3M2 « Nell ») des Takao et Kanoya *Kû* sur Chongqing. Ils effectuent le trajet aller et retour (1 500 km) sans apercevoir l'ennemi.

Le 13 septembre, le *Reisen* reçoit son baptême du feu. À nouveau, les A6M1, toujours sous les ordres de Shindô, escortent des Type 96 de la 13e *Kû* sur le même objectif. Le bombardement s'effectue sans encombre, mais, alors que l'escorte a fait demi-tour, 27 I-15 et I-16 chinois montent au combat. Au cours de la mêlée qui s'ensuit, les Japonais les abattent tous sans la moindre perte ! Aucun des 12 pilotes ne rentre bredouille, mais les grands bénéficiaires du combat sont les aspirant Yamashita Koshirô (5 victoires) et second maître Ohki Yoshio (4 victoires). Yamashita revendiquera 10 victoires en Chine. Après avoir été retiré quelques mois de la première ligne, il sera affecté en janvier 1944 à la 201e *Kû* à Palau avec le grade d'enseigne de vaisseau. Il sera abattu et tué au cours de son premier combat dans le Pacifique, le 30 mars 1944.

Mitsubishi A6M2 Modèle 11
Lieutenant de vaisseau Suzuki Minoru
12e *Kôkûtai*
Hangzhou (Chine), début 1941.



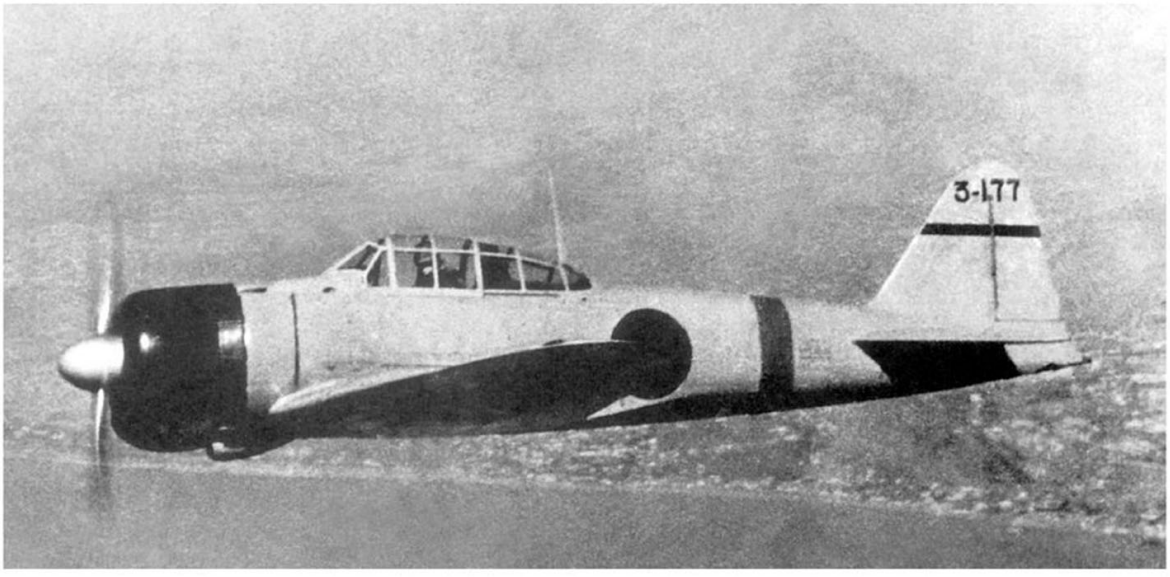
▲ Un des premiers A6M2 Modèle 11 de l'école de Kasumigaura.

Le lieutenant de vaisseau Mikami participe à cette mission :
« Quand le combat tournoyant très confus a cessé, j'ai aperçu un chasseur ennemi E15 [sic] et l'ai attaqué. Le combat a duré près d'une demi-heure. Mes projectiles l'ont atteint et il a laissé échapper une fumée blanche. Je suis passé sous lui et j'ai redressé brutalement. Ma seconde rafale a fait mouche et il a émis une fumée noire. Il a essayé de m'échapper en piquant à la verticale. Je l'ai suivi presque juste au sol. Au dernier moment, il a tenté de redresser, mais son aile gauche a touché le sol et il a glissé sur le côté. Toutefois, au cours de ce combat, il m'avait touché aux deux ailes, là où se trouvent les réservoirs, et j'ai dû mettre le cap sur la base immédiatement. »
Le lieutenant Jirang Chue, à bord d'un I-15bis de la 23e escadrille, réussit à s'en sortir vivant, probablement parce qu'il s'est écrasé dans un sol meuble.
En septembre 1940, la 14e *Kû*, basée à Hanoï, reçoit neuf A6M1 et, le 7 octobre, ceux-ci peuvent accompagner 27 « Nell » pour un raid sur Kunming ! Commandés par le lieutenant de vaisseau Kofukuda Mitsugu, ils engagent une formation mixte de I-15, I-16 et Hawk, revendiquant 13 victoires en un quart d'heure sans perte. Ce sera le seul et unique combat aérien de la 14e *Kû* en Chine, mais, le 12 décembre, sept pilotes guidés par un avion de reconnaissance franchissent à nouveau les 630 km qui séparent leur base du terrain de Kunming, où ils incendient 22 avions chinois au sol.
Au 31 décembre 1940, les *Reisen* ont réalisé 153 sorties et revendiqué 103 victoires... sans la moindre perte à l'ennemi en combat aérien (trois ont été victimes de tirs venus du sol). Le mythe de l'invincibilité du Zéro est en train de prendre corps – des deux côtés.
Le 15 septembre 1941, les 12e et 14e *Kû* sont dissoutes, l'espace aérien chinois étant abandonné à l'Armée impériale.

7 DÉCEMBRE 1941 : LE CHOC

Le premier Américain à faire connaissance avec le *Reisen* s'appelle Claire L. Chennault. Futur fondateur de l'*American Volunteer Group*, plus connu sous le sobriquet de *Flying Tigers* [1], ce capitaine à la retraite n'est officiellement qu'un simple conseiller civil auprès de la Banque centrale de Chine pour les questions agricoles. En fait, il a été engagé par Tchang Kaï-chek en tant que conseiller militaire et pour encadrer les volontaires étrangers dans la guerre qui oppose la Chine au Japon. Or, le 20 mai 1941, il se trouve non loin de Chengdu quand la DCA chinoise abat son premier Zéro. À partir de l'épave reconstituée et des interrogatoires menés sur des aviateurs japonais capturés, les Chinois sont capables de fournir des informations très précises sur les performances du *Reisen*. Ils dressent même un portrait-robot assez proche de la réalité, à l'exception de l'empennage, totalement détruit dans le « crash » et qu'ils dessinent de manière erronée en l'arrondissant à la manière de celui du Ki. 43. Chennault fait passer ces informations à l'attaché militaire US en Chine, le *Major* James McHugh, qui les transmet à Washington. Elles y sont accueillies avec un scepticisme total et le dossier est traité selon le principe « débit bureau, crédit poubelle ».
Alors que le premier combat aérien des *Flying Tigers* n'a lieu que le 20 décembre 1941, les Américains ont déjà fait connaissance avec le Zéro deux semaines plus tôt.
En ce dimanche 7 décembre, le ciel d'Oahu, la principale île de Hawaii, s'emplit brutalement de centaines de chasseurs, de bombardiers en piqué et de torpilleurs qui foncent vers la rade de Pearl Harbor, où est ancrée une grande partie de la flotte américaine du Pacifique. Mais ces avions portent tous un disque rouge comme cocarde !

[1] Voir *Aéro-Journal* n° 13 (décembre 2009).



◀ Un A6M2 Modèle 11 de la 12e *Kôkûtai* survolant la rive Nord de la rivière Yangtse, en novembre 1940.

Il n'y a pas que des avions militaires, toutefois. Il est 07h54, quand un Piper Cub du K-T Flying Service a la malencontreuse idée de couper la route des Zéro de l'*Akagi* au large du détroit de Nuuanu Pali. Il est instantanément abattu par les enseignes de vaisseau de 1re classe Hirano Takeshi et Iwama Shinaji. M. F. Poston, un élève qui effectuait l'un de ses premiers vols en solo, peut sauter en parachute, mais Robert Tyce, son instructeur, est tué. Un autre Cub de la même compagnie est porté disparu. Il s'agit probablement des deux premières victoires aériennes de la guerre du Pacifique.

Mais il n'y a pas non plus que des hommes ! En effet, à bord de son Interstate Cadet, Miss Cornelia Fort est en train de donner une leçon de « touch and go » à l'un de ses élèves à l'aéroport civil John Rodgers (l'actuel aéroport international de Honolulu), proche de Pearl Harbor :

« Juste avant notre dernier atterrissage, j'ai incidemment tourné la tête et j'ai aperçu un avion militaire qui fonçait droit sur nous. J'ai arraché les commandes des mains de mon élève et poussé la manette des gaz à fond pour passer au-dessus de lui. Il nous a frôlés de si près que nos vitres en celluloïd ont violemment tremblé. J'ai voulu voir à quoi ressemblait cet avion. Des disques rouges brillaient sur le dessus de ses ailes. N'en croyant pas mes yeux, j'ai dû regarder à deux fois pour me convaincre. À Honolulu, nous avions l'habitude de voir l'emblème du Soleil levant, mais sur les bateaux, pas sur les avions. Puis, mon regard s'est posé sur Pearl Harbor et mon cœur a presque cessé de battre quand j'ai aperçu d'épais nuages de fumée noire monter dans le ciel. J'ai essayé de me rassurer en me disant qu'il devait s'agir d'une coïncidence, ou alors de manœuvres. Mon Dieu ! cela ne pouvait pas être autre chose… »

Cornelia Fort rejoindra les WAFS [2] et en sera, malheureusement, la première tuée en service commandé, le 21 mars 1943.

Il est 07h55 (heure locale) lorsque les Zéro du *Soryû*, menés par le lieutenant de vaisseau Suganami Masaji, se dirigeant vers le terrain d'Ewa, croisent les SBD de la VS-6 (USS *Enterprise* [3]) qui se préparent à atterrir à Ford Island. Un chasseur se rue sur la section du *Lieutenant Commander* Howard L. Young (6-S-1) et de son ailier, l'*Ensign* Perry L. Teaff (6-S-2). Ce dernier croit d'abord à une blague d'un pilote de l'Army, mais les balles de 7,7 qui s'écrasent sur sa carlingue lui prouvent que ce pilote n'a pas l'intention de plaisanter. Le mitrailleur de Teaff, le *Radioman 3/c* E. P. Jinks, touche un second chasseur, qui doit dégager. Young et Teaff survivent à l'attaque des chasseurs, mais aussi à la DCA américaine, et se posent à Ford Island.

« Ne tirez pas, je suis Américain ! », crie désespérément l'*Ensign* Manuel Gonzalez à bord du 6-B-3, avant que sa radio ne se taise ; il disparaît avec son mitrailleur, le *Radioman 3/c* Leonard J. Kozelek. La carcasse du 6-S-3 et les corps des *Ensign* John H. Vogt Jr et *Radioman 3/c* Sidney Pierce seront retrouvés près d'Ewa. Contrairement à une légende tenace, l'appareil de Vogt n'est pas entré en collision avec un « Val » ; ce dernier (BII-233, abattu par Ken Taylor), dont l'épave a été retrouvée à proximité de celle du SBD, appartenait à la deuxième vague.

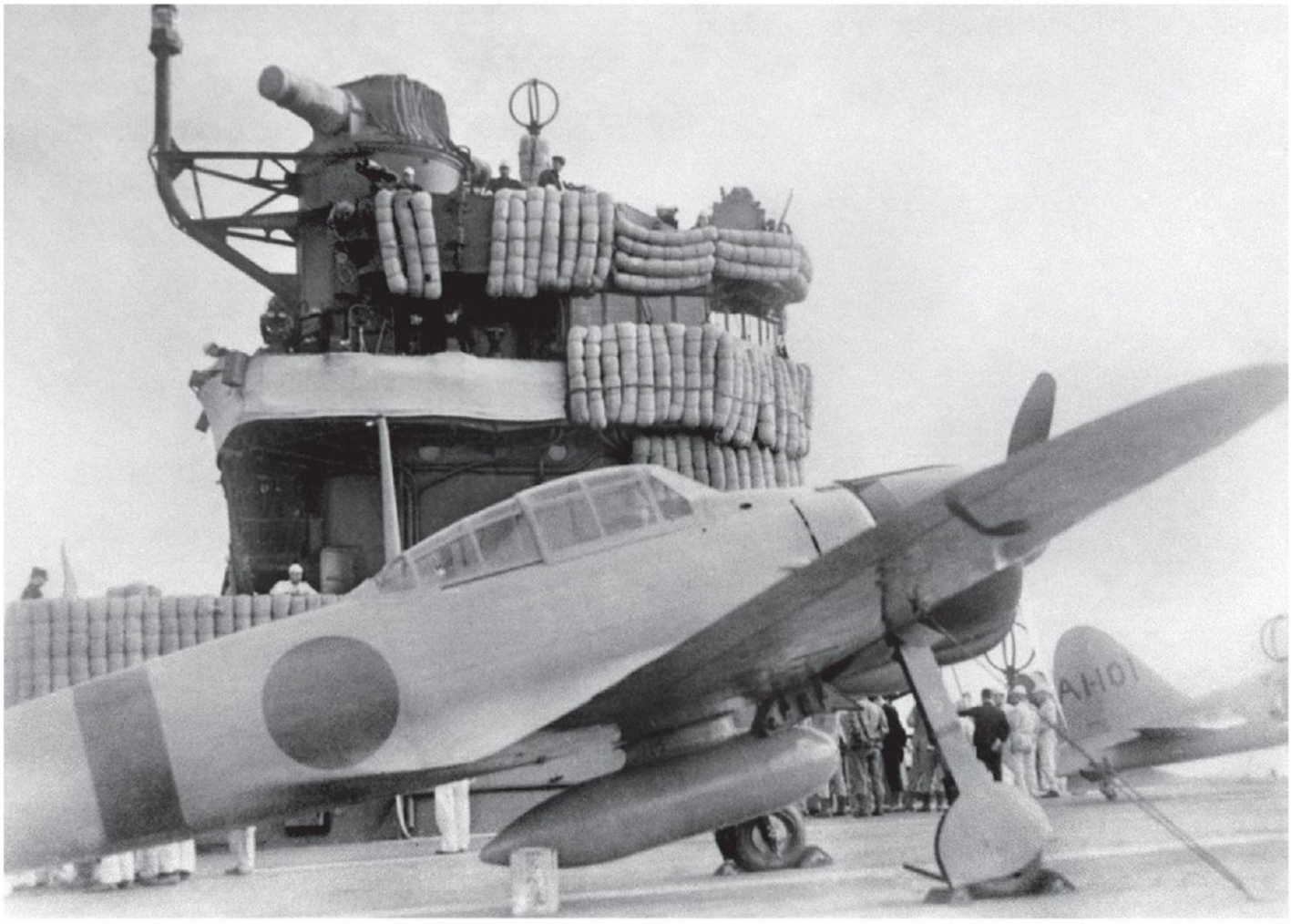
Le *Lieutenant (jg)* Clarence E. Dickinson (6-S-4) et l'*Ensign* John R. McCarthy (6-S-5) cherchent à s'éloigner des explosions et de la fumée et mettent le cap sur Barbers Point. Ils sont tous deux coiffés par les Zéro, ainsi que le rapporte Dickinson :

« Tout s'est déroulé en quelques fractions de seconde. Deux chasseurs ont surgi d'un nuage en piqué et nous ont visés. Mac [McCarthy] s'est glissé sous mon avion pour venir sur ma gauche et offrir un meilleur angle de tir à son mitrailleur. Mais les balles japonaises sont passées sous mon avion et ont touché le malheureux Mac. J'ai effectué un virage sur la gauche pour ouvrir l'angle à mon mitrailleur et j'ai vu l'avion de Mac, fumant et perdant de l'altitude. Puis une flamme jaune a jailli. Le chasseur qui avait eu Mac a défilé sur ma gauche et j'ai basculé pour le poivrer avec mes mitrailleuses fixes.

[2] Voir *Aéro-Journal* n° 9 (avril 2009).

[3] L'USS *Enterprise* rentre d'un convoyage d'avions sur l'île de Wake.

▼ Le pont de l'*Akagi* quelques jours avant l'attaque sur Pearl Harbor. On note que le château a été sommairement protégé par des sacs de sable. Les pilotes de chasse sont réunis pour un briefing à côté du AI-101 de leur chef.



ORDRE DE BATAILLE DES *REISEN*
6 DÉCEMBRE 1941

1re division de porte-avions
Akagi : 18 A6M2 (code AI) – LV S. Shindô
Kaga : 18 A6M2 (code AII) – LV Y. Nikaidô

2e division de porte-avions
Soryû : 18 A6M2 (code BI) – LV M. Suganami
Hiryû : 18 A6M2 (code BII) – LV K. Okajima

5e division de porte-avions
Zuikaku : 18 A6M2 (code EI) – LV M. Satô
Shôkaku : 18 A6M2 (code EII) – LV T. Kaneko

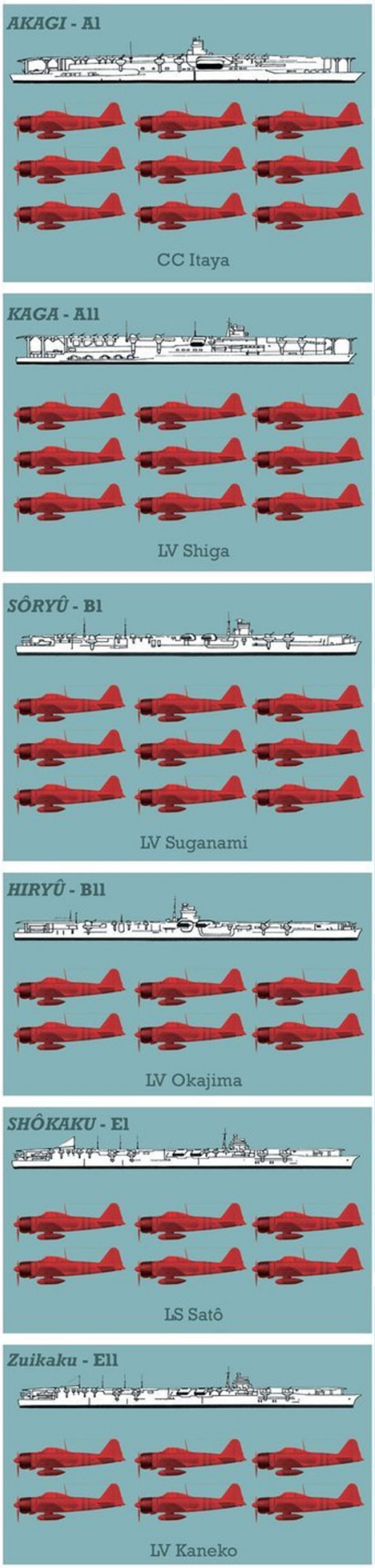
22e Groupe aérien
Groupement de chasse : 27 A6M2 – Soc Trang (Indochine)

23e Groupe aérien
Tainan *Kôkûtai* : 45 A6M2 (code V) – Tainan (Formose)
3e *Kôkûtai* : 45 A6M2 (code X) – Kangshan (Formose)

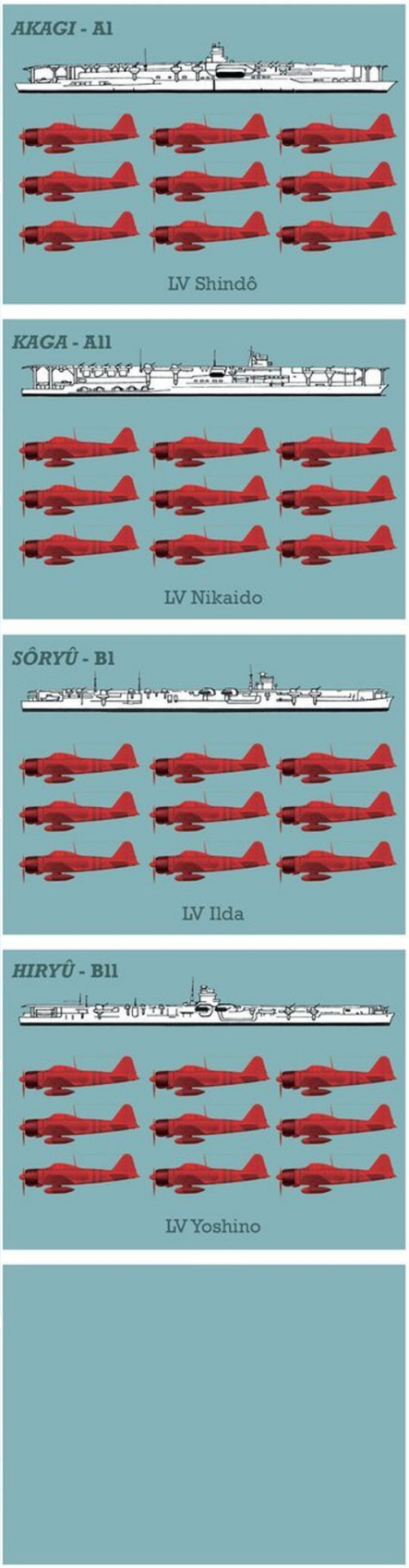
Quand il a redressé devant moi, j'ai vu sur son fuselage un emblème éloquent : un disque qui, avec son liseré blanc, évoquait un gros œuf au plat dont le jaune serait devenu rouge. C'était la confirmation de ce que mon intuition m'avait suggéré : c'était des chasseurs japonais. Des Zéro. »
Les deux pilotes réussissent à sauter en parachute, une chance que n'auront pas les deux mitrailleurs (*Aviation Radioman 1/c* William C. Miller et *Aviation Radioman 3/c* Mitchell Cohn).
Un cinquième SBD est abattu par les chasseurs japonais : ni l'équipage (*Ensign* Walter M. Willis et *Chief Petty Officer* Fred J. Ducolon) ni l'épave ne seront retrouvés.
Le premier maître Suzuki Shinichi est crédité de deux victoires et le second maître Doigawa Isamû de trois.
Un Zéro est homologué à l'*Aviation Radioman 1/c* William C. Miller, mitrailleur de Dickinson – première victoire officielle de l'US Navy.
Derrière les SBD suivent d'autres malchanceux : douze B-17 des 38th et 8th *Reconnaissance Squadrons*, arrivant droit de Californie à destination des Philippines. Les B-17 ne peuvent pas se présenter à leur escale d'Hawaii au pire moment, comme le raconte le *Major* Truman H. Landon, commandant du 38th *Reconnaissance Squadron* :
« Pour économiser l'essence, nous ne volions pas en formation et nous avions décollé à un quart d'heure d'intervalle les uns des autres. En outre, si nous avions nos mitrailleuses, nous n'avions ni munitions ni bombes ; nous ne devions les embarquer que pour le trajet jusqu'aux Philippines. Nous étions tous très fatigués par ce long vol et pas fâchés d'être arrivés. Les gars avaient les yeux rivés sur la plage de Waikiki et plaisantaient entre eux à propos de leur emploi du temps de l'après-midi. Tout à coup, après avoir doublé Diamond Head, j'ai aperçu un groupe de neuf avions volant vers le nord. J'ai d'abord pensé que l'Air Force nous avait envoyé un comité d'accueil pour nous escorter jusqu'à Hickam. Mais à ma grande surprise, ils nous ont tiré dessus en passant. C'est là que j'ai aperçu les emblèmes du Soleil levant sur les ailes. J'ai aussitôt tiré sur le manche pour chercher refuge dans les nuages. »
Juste devant lui vole le *Captain* Raymond T. Swenson, qui s'apprête à se poser à Hickam Field :
« Je voyais bien une épaisse fumée monter de Hickam, mais j'ai pensé que les fermiers du coin faisaient brûler un champ de canne à sucre. Nous avons baissé le train et les volets et sommes descendus à 600 pieds pour préparer notre atterrissage.

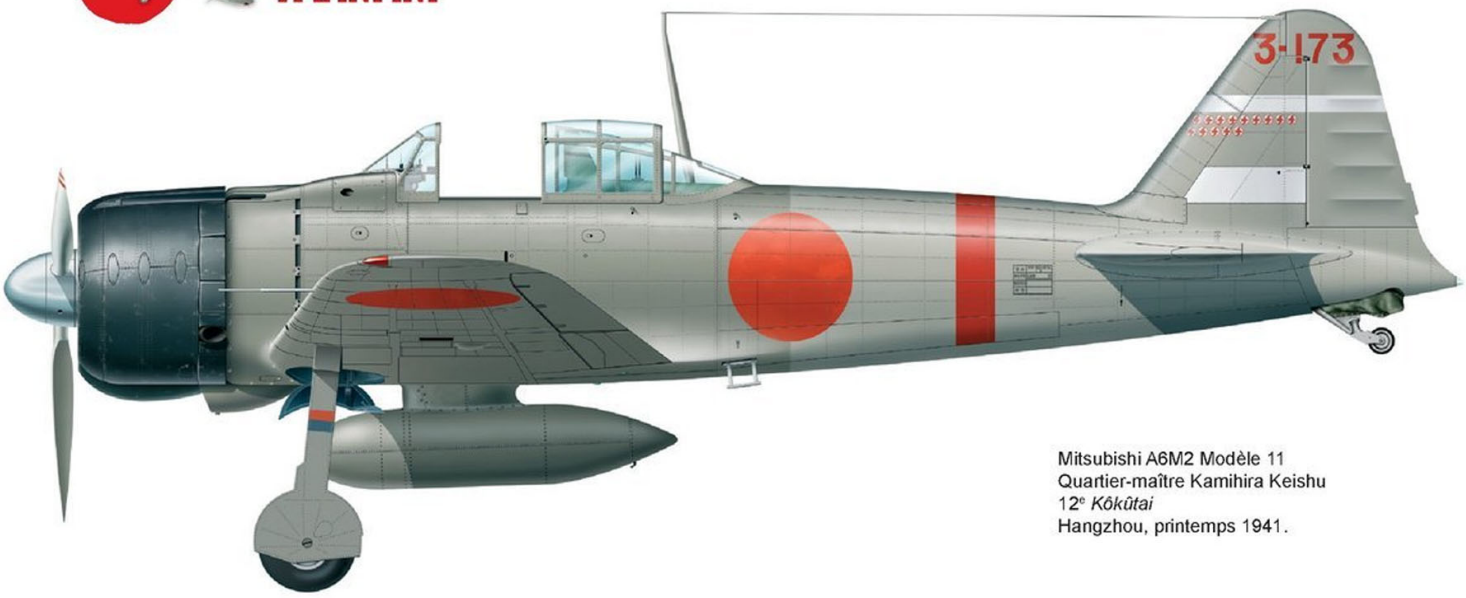
COMPOSITION DES DEUX VAGUES DE ZÉRO
7 DÉCEMBRE 1941

Composition
de la première vague



Composition
de la deuxième vague





Mitsubishi A6M2 Modèle 11
Quartier-maître Kamihira Keishu
12e *Kôkûtai*
Hangzhou, printemps 1941.

Tout à coup, des balles ont frappé la carlingue. Des chasseurs nous tiraient dessus. "*Bon sang !* cria le *Lieutenant* Schick à l'arrière. *Ce sont de vraies balles. Je suis touché à la jambe !* Il était trop tard pour dégager et j'ai décidé de poser l'avion coûte que coûte. La fumée a envahi le poste de pilotage et l'avion tombait comme une pierre. »
Au moment où le B-17 va toucher le sol, le capitaine de corvette Itaya Shigeru de l'*Akagi*, commandant les chasseurs de la première vague, enflamme la boîte des fusées de signalisation, déclenchant un incendie qui coupe le fuselage en deux. Le *1st Lieutenant* William R. Schick, chirurgien du groupe, qui s'était assis au poste d'observation, artère fémorale sectionnée, décédera dans les minutes qui suivent l'atterrissage. Il est le premier aviateur de l'Air Force mort au combat.
Le lieutenant de vaisseau Shiga Itaya commande les chasseurs du *Kaga* de la première vague :
« La flottille d'Itaya [capitaine de corvette Itaya Shigeru, commandant la flottille de chasse de l'*Akagi*] avait déjà commencé le mitraillage du terrain d'Hickham Field et je l'y suivis, car les objectifs sur l'île Ford ne pouvaient plus être identifiés dans la fumée. Je croisai un petit avion d'entraînement peint en jaune [probablement l'Interstate Cadet de Miss Fort], mais je lui fis grâce pour gagner du temps. Ma première cible était un B-17 en train d'atterrir. Je vis qu'il était déjà pris en charge par un de nos bombardiers et il put se poser avant que je n'intervienne. Je me tournai alors vers les B-17 rangés sur le parking, faisant plusieurs passes de tir, mais nos obus perforants et incendiaires de 20 mm avaient du mal à les mettre en flammes. Comme nos munitions étaient limitées, nous laissâmes Hickham et attaquâmes le terrain de Barbers Point, comme prévu. Loin de Pearl Harbor, le monde était toujours en paix. En rase-mottes sur les champs de canne à sucre, tous mes équipiers derrière moi, nous rejoignîmes d'autres chasseurs attaquant au sol. Les avions ennemis explosaient un à un ; je fis trois passes, cette fois à la mitrailleuse de 7,7. La DCA était faible. C'est là que je m'aperçus qu'il manquait l'avion de Sano, mon troisième ailier. »

L'AIR FORCE CONTRE-ATTAQUE

Les P-40 du 15th *Pursuit Group*, parqués aile dans aile sur le tarmac de Wheeler Field pour prévenir les actes de sabotage, sont les victimes toutes désignées de la première vague d'assaut japonaise. Entre celle-ci et la seconde, une accalmie permet à quatre Curtiss P-36A du 46th *Pursuit Squadron*, miraculeusement épargnés, de décoller sous les ordres du *1st Lieutenant* Lewis M. Sanders. Un témoin observe passivement la scène, il s'agit du *2nd Lieutenant* Gordon H. Sterling Jr. Il est certes qualifié sur P-36, mais sa formation est beaucoup moins complète que celle de ses camarades. Cependant, il est bien décidé à combler son retard sur le terrain. Avisant un P-36 qui n'attend plus qu'un pilote, il s'empresse de sauter dedans. Or, le *2nd Lieutenant* Othneil Norris l'avait mis de côté pour son propre usage. Quand il arrive, les quatre P-36 sont en train de décoller. Le chef mécanicien le regarde en haussant les épaules : « Le lieutenant Sterling l'a pris, Monsieur. Que pouvais-je faire ? »

LES REVENDICATIONS AÉRIENNES JAPONAISES

Fantaisistes est assurément le terme le plus approprié pour qualifier les revendications de la chasse japonaise dans son ensemble, Armée incluse, mais on peut y trouver des explications.
Tout d'abord, au sein de la Marine impériale, les rapports de mission sont succincts. Ils comportent simplement le nom et le grade des pilotes, un résumé sommaire de la mission et ses résultats globaux. Rares sont les unités à tenir un journal de marche et il n'existe aucun registre des victoires revendiquées. En outre, si les pilotes remplissent un carnet de vol, peu y notent leurs victoires personnelles.
L'absence de système de confirmation des victoires aériennes est à noter. Le « debriefing » est totalement inconnu. Les rapports oraux des pilotes sont rassemblés par un volontaire désigné d'office, ayant souvent participé lui-même à la mission, qui est chargé de les retranscrire.
Le fait que la plupart des combats se déroulent au-dessus de l'eau n'est pas propice au décompte des épaves d'avions ennemis descendus.
La tradition japonaise veut que les victoires ne soient pas attribuées de manière individuelle. Outre l'aspect social (effacement de l'individu au profit de la collectivité), il est tout simplement impensable qu'un sous-officier puisse remporter plus de victoires qu'un officier.
Le cas de Nishizawa Hiroyoshi est à cet égard exemplaire. Considéré comme l'as des as japonais, son palmarès diffère en fonction des sources : 147 dans une lettre adressée à sa famille, 102 et 150 selon les journaux de l'époque, 86 d'après un rapport qu'il a rédigé à l'attention de son commandant d'unité en octobre 1943 (il ne remportera plus de victoire après cette date)…
Tout cela explique que leurs revendications n'aient qu'un lointain rapport avec la réalité. L'inconvénient est que les états-majors, à tous les échelons, prendront ces chiffres pour argent comptant et n'auront donc jamais une vision claire ni de leurs propres résultats ni des véritables pertes infligées à l'ennemi.
Le 6 avril 1943, lors de l'opération « I-Go », une série de raids sur les Salomon, les aviateurs japonais revendiquent 41 victoires et 13 probables ; les pertes US s'élèvent à 7 avions ! Pire, ils annoncent la destruction d'un croiseur, de deux destroyers et vingt-cinq cargos, alors que l'US Navy ne perd aucun bâtiment. C'est au milieu de cette euphorie générale que l'amiral Yamamoto décide de faire la « tournée des popotes » qui lui sera fatale.

ORGANISATION ADMINISTRATIVE ET HIÉRARCHIQUE DES UNITÉS DE CHASSE DE LA MARINE IMPÉRIALE

Unités terrestres

L'unité de base est la *Buntai* (escadrille), de composition variable, allant de 9 à 12 avions et autant de pilotes.

Plusieurs *Buntai* forment une *Kôkûtai* (flottille – en abrégé *Kû*) ; les *Buntai* affectées à la même *Kôkûtai* peuvent avoir des spécialités différentes (chasse, bombardement, reco...). Ce système a été créé en 1916 et les *Kôkûtai* ont été au départ baptisées d'après le nom de leur base : Yokosuka *Kû*, Tainan *Kû*, etc. Les premiers numéros (11 à 15) font leur apparition avec le besoin d'expansion consécutif à l'engagement en Chine (juillet 1937).

En novembre 1942, toutes les *Kôkûtai* reçoivent un code à trois chiffres (en principe, commençant par 100, 200 ou 300 pour la chasse, mais avec quelques exceptions, comme la 582e *Kû*).

En mars 1944, le personnel (et le matériel) navigant et le personnel au sol forment chacun une unité spécifique. Avions et pilotes sont regroupés en un *Hikôtai* (groupe) dont plusieurs (nombre variable) constituent une *Kôkûtai*. Par exemple, le *Sentô* 407 *Hikôtai* (ou groupe de chasse 407) est rattaché à la 221e *Kû* en juillet 1944, puis à la 343e *Kû* en décembre. La composition des *Kôkûtai* et la subordination des *Hikôtai* dépendent de la situation tactique.

Plusieurs *Kôkûtai* forment un *Kôkû Sentai* (groupe aérien) et plusieurs groupes aériens une *Kôkû Kantai* (flotte aérienne).

L'état-major d'une *Kôkûtai* se compose d'un *Shirei* (officier commandant, capitaine de frégate ou de vaisseau), d'un *Fukuchô* (officier exécutif, mêmes grades), d'un *Hikôchô* (officier des opérations, mêmes grades), d'un *Hikôtaichô* (chef de l'unité aérienne, lieutenant de vaisseau), de plusieurs *Buntaishô* (chefs d'escadrille, enseigne ou lieutenant de vaisseau), ainsi que d'officiers techniques.

Au sein de chaque escadrille se trouve, outre son chef, un *Senin Kachi* (sous-officier « senior » responsable des sous-officiers et hommes du rang).

En règle générale, les commandants de *Kôkûtai*, ainsi que les officiers exécutifs et les officiers des opérations, ne volent que rarement, ce qui est préjudiciable au moral des aviateurs.

À partir de la mi-1944 – signe des temps –, ces unités sont fréquemment confiées à des officiers d'un à deux grades inférieurs à ceux prévus en théorie.

Unités embarquées

Les porte-avions sont répartis deux à deux au sein d'une même division. L'ensemble des escadrilles embarquées (une par spécialité : chasse, bombardement en piqué et torpilleurs), qui sont uniquement désignées par le nom de leur porte-avions, est placé sous les ordres du commandant du Groupe aérien (*Hikôtaichô*) et chaque escadrille sous ceux d'un *Buntaishô*.

En février 1944, il ne reste plus qu'une seule *Kôkûtai* embarquée, la 601e *Kû*, répartie à bord des *Taihô*, *Shôkaku* et *Zuikaku*.

Alors que Sanders aperçoit les Zéro du *Soryû* se rassembler au-dessus de Kaneohe Bay, il se rend compte au même moment que Sterling a pris la place de Norris. Il réaménage sa formation pour faire protéger le néophyte, puis lance le signal de l'attaque :

« J'ai balancé mes ailes et le Lt Thacker est venu à ma hauteur. Je lui ai fait signe de regarder en bas. Il s'est écarté, a jeté un œil, est revenu à côté de moi et a opiné du chef. Je me suis tourné vers Sterling, j'ai pointé un doigt vers le bas, puis vers moi, lui indiquant que je me réservais le leader de la formation. »

Sanders attaque effectivement le leader, l'enseigne de vaisseau Fujita Iyozô ; la victoire lui sera confirmée. Leur formation disloquée, à court de munitions et craignant pour leur réserve de carburant, les autres pilotes japonais rompent le combat.

Toutefois, Fujita n'a pas été abattu :

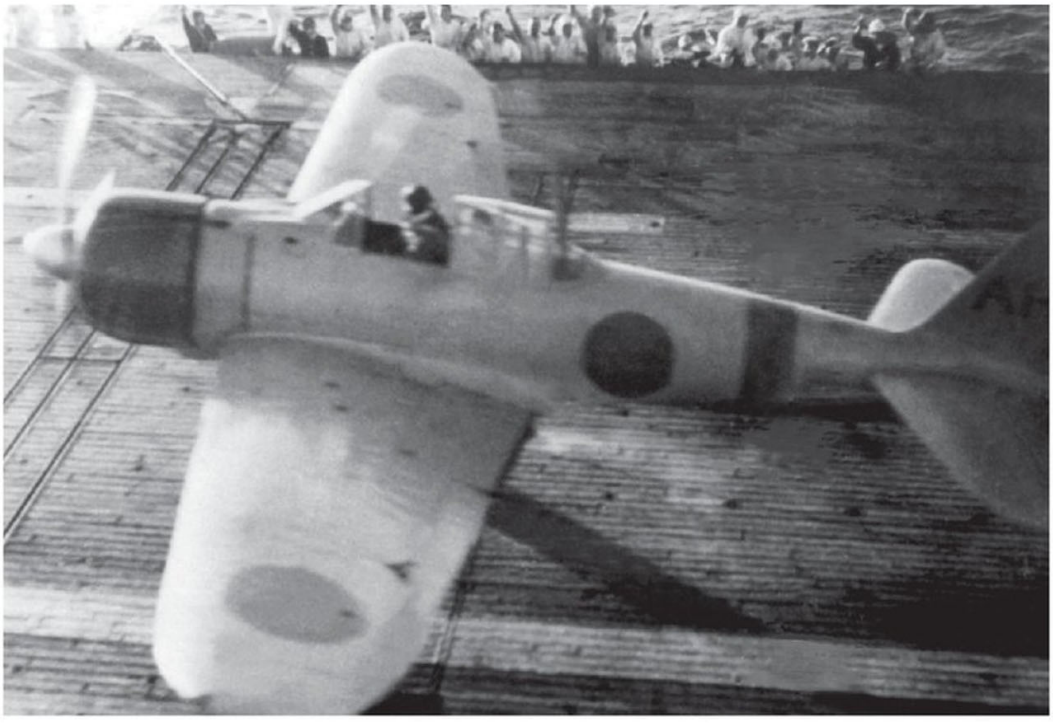
« Quand j'ai redressé de mon piqué, je me suis retrouvé nez à nez avec un chasseur ennemi. Pensant que je ne pouvais plus éviter la collision, j'ai décidé de lui rentrer dedans. Puis le P-36 a relevé le nez et m'a montré son ventre. J'ai placé quelques obus dans son ventre et le P-36 est tombé aussitôt. »

En fait, le *2nd Lieutenant* Philipp M. Rasmussen, qui a évité la collision, n'a pas non plus été descendu ! Fujita s'en prend maintenant à Sterling. Sanders poursuit :

« Alors que je m'approchais, j'aperçus trois avions dans un piqué presqu'à la verticale. L'avion de tête était un Zéro, sous le tir de Sterling, qui à son tour était sous celui d'un autre Zéro qui le suivait [Fujita]. [Celui-ci] mit plusieurs coups au but sur le Curtiss de Sterling qui prit feu, traînant une colonne de fumée, comme il piquait à travers une couche de nuages. Poussant la manette des gaz à fond, je m'en pris à [Fujita] et comptai des coups sur le Zéro qui fut sévèrement endommagé. J'étais à une certaine distance derrière et quand je sortis des nuages, il n'y avait plus aucun avion en vue. Étant donné leur vitesse de piqué, ils ne pouvaient pas avoir redressé. Il était évident que tous les trois s'étaient écrasés dans le Pacifique. »

Seul celui de Sterling s'est abîmé dans l'océan. Il est l'unique pilote de l'USAAF à être porté disparu ce jour-là.

Quant aux héros de ce premier jour de la guerre du Pacifique, les *2nd Lieutenants* Kenneth M. Taylor (2 victoires) et George S. Welch (4 victoires), pilotes de P-40 du 47th *Pursuit Squadron*, 15th *Pursuit Group*, ils se sont surtout bagarré avec les « Val ». Welch revendique néanmoins un Zéro entre 09h00 et 09h10.



▼ Probablement un *Reisen* de la première vague au départ de l'*Akagi*, à l'aube du 8 décembre 1941 (heure de Tokyo). La vision vers l'avant étant limitée, le pilote a rehaussé son siège pour rouler sur le pont en bois du porte-avions. Sur les 125 Zéro ayant pris part au raid, seuls 9 ne rentreront pas.

▲ Décollage des Zéro de l'*Akagi*, vraisemblablement ceux de la seconde vague (la première ayant décollé dans le noir).

Pour les Japonais, le coût de l'opération de Pearl Harbor s'élève à 29 avions, dont 9 A6M2. Les pilotes américains revendiquent 4 Zéro (Rasmussen, Sanders, Sterling et Welch) et les Japonais 14 victoires en l'air et 450 au sol, ce qui, une fois n'est pas coutume, est assez proche de la réalité.

DÉSASTRE AUX PHILIPPINES

Pendant les six mois qui suivent l'attaque de Pearl Harbor, les armées japonaises volent de succès en succès. Elles conquièrent l'île de Wake, la Birmanie, Singapour, Bornéo, Java, Sumatra, les Philippines... Rien ne semble pouvoir les arrêter. Le Zéro est partout en même temps, symbole du Japon triomphant – le Zéro à l'infini ! Il semble invincible. « Il est nécessaire de se rappeler que, à cette époque, le Zéro était considéré avec la même crainte que la bombe atomique le sera par la suite. Les pilotes de chasse américains montaient au combat avec un énorme complexe d'infériorité. Des histoires venues du Pacifique circulaient jusqu'aux USA, attribuant au Zéro (et à ses pilotes) une sorte de perfection démoniaque », écrira l'historien Robert Sherrod.
Les Philippines sont l'affaire de la Marine impériale, seule à disposer d'avions capables d'intervenir depuis Formose. Les événements qui se déroulent dans le Sud-Est asiatique et aux Philippines sont datés du 8 décembre 1941, étant donné que cette partie du monde se trouve de l'autre côté de la ligne de changement de date par rapport à Hawaii. L'USAAF est informée depuis 03h30 de ce qui s'est passé à Pearl Harbor. Les unités sont immédiatement mises en état d'alerte renforcé.

Mitsubishi A6M2 Modèle 11
Maître principal Nakase Masayuki
12e *Kôkûtai*
Hangzhou (Chine), fin mai 1941

Vers 10h00, pas moins de 51 G3M (« Nell ») et 53 G4M (« Betty ») répartis en deux expéditions, respectivement escortées par 34 A6M2 de la Tainan *Kû*, sous les ordres du lieutenant de vaisseau Shingo Hideki, et 51 A6M2 de la 3e *Kû*, commandés par le lieutenant de vaisseau Yokoyama Tomotsu, décollent de Formose avec pour cibles les aérodromes de Clark Field, Del Carmen et Iba.

Arrivant vers 12h35 à une altitude comprise entre 6 000 et 7 000 m, les bombardiers japonais exécutent des attaques d'une précision diabolique, ravageant les trois principales bases de l'USAAF aux Philippines et y détruisant un grand nombre d'installations et d'avions dans la confusion la plus totale pour les défenseurs.

Après le passage des bombardiers, les Zéro piquent sur Clark Field pour finir le travail. Ils y détruisent cinq P-40B supplémentaires (sur sa dotation de 23 P-40B, le 20th *Pursuit Squadron* en perd 20), dont celui du *2nd Lieutenant* Jim Drake, qui était en train de décoller, tuant le pilote. Pendant ce temps, le commandant du *Squadron*, le *1st Lieutenant* Joseph H. Moore, tente avec ses ailiers de rattraper les bombardiers après qu'ils ont accompli leur sinistre besogne. Ils en sont empêchés par des Zéro de la Tainan *Kû* ; le *2nd Lieutenant* Randall D. Keator revendique deux victoires – les deux premières au-dessus des Philippines –, tout comme Moore, et le *1st Lieutenant* Edwin B. Gilmore une. Les trois pilotes américains s'en tirent sans une égratignure.

La plus importante formation de chasseurs US présente au-dessus de Clark Field se compose des… cinq P-40E de la section du *1st Lieutenant* Henry G. Thorne du 3rd *Pursuit Squadron*, venus d'Iba à une altitude de 4 000 m. « Une épaisse fumée noire montant du sol m'empêchait de voir quoi que ce soit et j'ai dû faire exécuter un large arc de cercle par l'ouest, racontera Thorne. J'ai décidé de descendre pour mieux me rendre compte de l'état de la base. C'est alors que le Lt. Krieger a appelé pour demander des renforts à Iba. J'ai aussitôt repris de l'altitude par un virage sur ma gauche et je n'ai pas vu arriver trois chasseurs ennemis qui étaient montés à notre rencontre. Bob Hanson et Howard Hardegree m'ont suivi, mais les deux autres n'ont pas pu à cause de la fumée. »

L'un des deux est le *2nd Lieutenant* Vernon R. Ireland, un « bleu » récemment affecté au 3rd PS, qui occupe la fameuse position de « Tail-end Charlie »[4] . L'un des trois Zéro qui montent au combat est piloté par le quartier-maître de 1re classe Sakai Saburô :

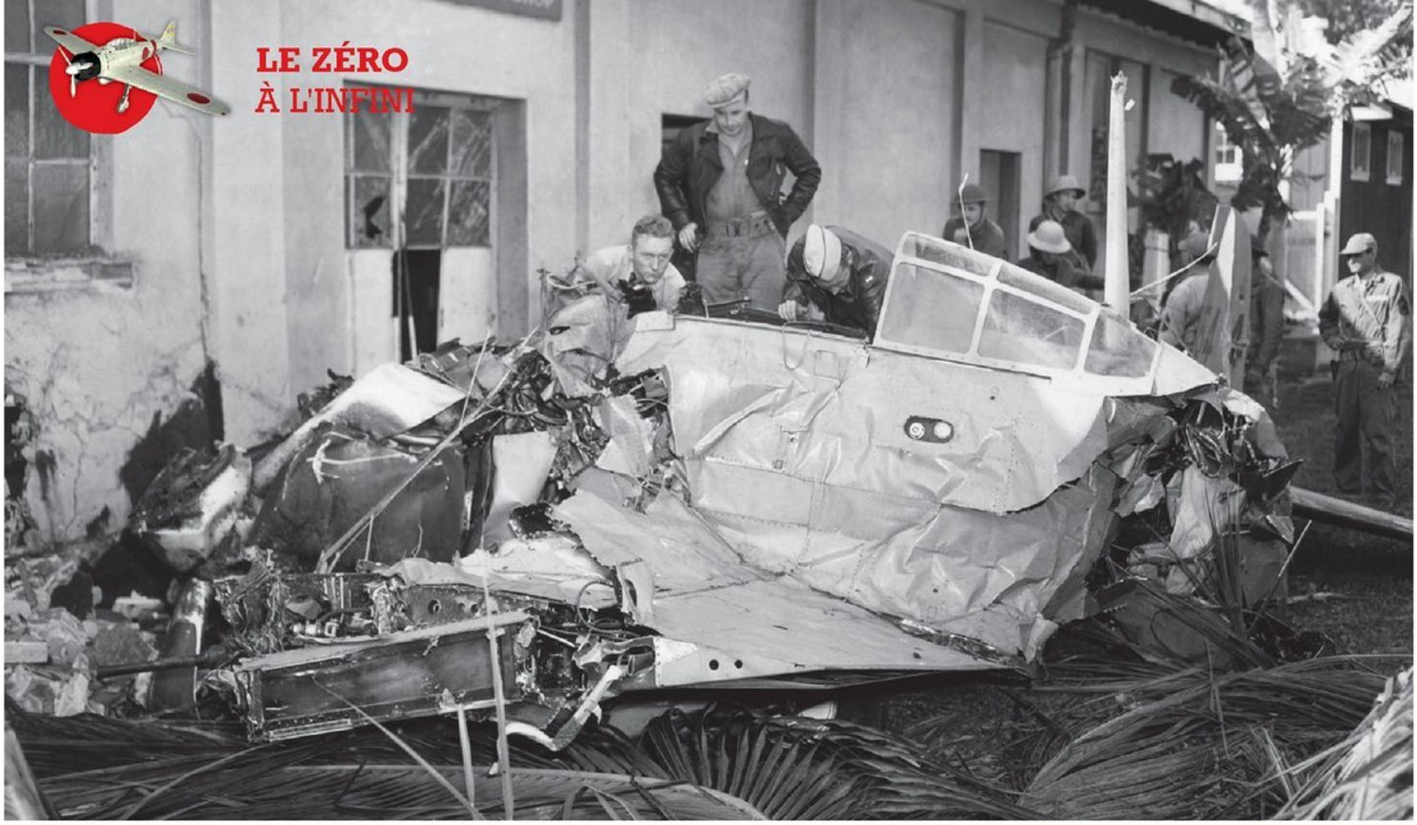
« Le cinquième avion de la formation a entamé une spirale ascendante sur la gauche – grave erreur. S'il était resté avec sa section, il aurait pu s'échapper en se réfugiant dans l'épaisse fumée. Immédiatement, je me suis mis en position pour approcher le P-40 par en dessous ; l'avion américain a effectué un demi-tonneau et a tenté une boucle. À 200 m, le ventre de son avion s'est encadré dans mon collimateur. J'ai poussé les gaz à fond et réduit la distance à 50 m, tandis que le P-40 essayait désespérément de s'enfuir. Il était fichu et une courte rafale de mes canons a atteint son habitacle, faisant s'envoler la verrière. L'avion a semblé tituber dans le ciel, puis est parti en abattée jusqu'au sol. »

Le *2nd Lieutenant* Herbert S. Ellis, constatant que son avion est en feu et qu'il a perdu une partie de son empennage arrière, saute en parachute, ce que doit également faire le *2nd Lieutenant* George O. Ellstrom, mais il sera mitraillé au bout de ses suspentes par les Zéro.

Au sol, le désastre est total, à tel point qu'il fera l'objet d'une commission d'enquête pour déterminer les responsabilités, alors que les défenseurs avaient bénéficié de près de neuf heures pour s'organiser. En quelques minutes, les Japonais se sont adjugé la supériorité aérienne définitive au-dessus des Philippines, où l'USAAF a virtuellement cessé d'exister. La 3e *Kû* revendique huit P-40 et un P-35 abattus, ainsi que dix B-17 et vingt avions divers détruits au sol ; trois pilotes sont portés disparus. La Tainan *Kû* est créditée de huit victoires aériennes et de vingt-cinq avions détruits au sol pour la perte de quatre pilotes.

[4] C'est-à-dire à l'arrière de la formation, la position la plus vulnérable aux attaques par les « six heures ».

▼ Pearl Harbor et « l'Allée des cuirassés » sous les bombes.



▲ et ◢
Ce Zéro ne rentrera pas au bercail. Il s'agit du AI-154 de l'aspirant Hiranô Takeshi de l'*Akagi*, qui s'est délibérément écrasé contre le bâtiment 52 de Fort Kamehameha (Oahu) pendant le raid, parce que, son réservoir d'essence ayant été percé, il savait qu'il ne pourrait regagner son porte-avions. Un acte qui préfigure les futures missions Kamikaze.

DÉSASTRES UN PEU PARTOUT

Singapour

En dehors de raids à longue distance de la part des G3M basés en Indochine, la chasse de la Marine impériale est peu engagée lors de la conquête de la Malaisie et de Singapour.

Le 12 janvier 1942, les Brewster Buffalo du N° 243 *Squadron* engagent pour la première fois le combat avec des Zéro, ceux-ci appartenant au groupe de chasse rattaché au 22e Groupe aérien ; un Buffalo est abattu (pilote tué). Le *Sergeant* Geoffrey B. Fisken, futur grand as néo-zélandais, commentera par la suite :

« Pour comparer le Buffalo et le Zéro, je dirais qu'ils faisaient partie de deux mondes à part. Le Zéro surclassait le Buffalo dans tous les domaines. Engager le combat avec ce type d'avion avec le moindre désavantage, le plus petit soit-il, était synonyme de suicide. [...] Au cours de l'une de mes premières rencontres, je me souviens d'avoir baissé mon train et les volets complètement – j'ai alors pensé que j'avais heurté un mur de brique – mais j'ai réussi à virer plus court que le Zéro et à lui lâcher quelques courtes rafales. Mais je n'ai pas pu voir les résultats, car il y avait trop de Japs autour de moi. »

Le 16 janvier, les *Reisen*, qui escortent un C4M (« Babs »), revendiquent 9 Buffalo sur une formation de 20 au-dessus de Singapour. Or, les Buffalo (qui auraient certainement bien aimé être aussi nombreux...) n'accusent aucune perte et s'offrent même le luxe de descendre l'avion de reconnaissance (victoire confirmée par les archives japonaises) ! Les *Reisen* du 22e Groupe, appelés sur un autre théâtre le 29 janvier 1942, totaliseront 90 sorties au-dessus de Singapour et revendiqueront la bagatelle de 40 victoires aériennes, pour la perte de deux des leurs.

Indes néerlandaises

Le 20 décembre 1941, la Marine regroupe ses forces en vue d'en finir avec les Indes néerlandaises. Les *Reisen* de la 3e *Kû* sont rattachés au 21e Groupe à Palau et, le lendemain, 9 appareils du 22e Groupe quittent l'Indochine pour Miri (Sarawak, Bornéo). Le 26 décembre, la 3e *Kû* effectue sa première mission offensive,

LES TACTIQUES DE COMBAT JAPONAISES

Ce n'est pas un moindre paradoxe que de constater que les Américains, qui ont fondé leur société sur l'individualisme et l'initiative personnelle, ont développé des tactiques de combat aérien s'appuyant sur l'esprit d'équipe et le respect d'une stricte discipline, tandis que les Japonais, chez qui l'individu n'est rien et doit s'effacer au profit du groupe, ont mis l'accent sur l'engagement individuel.

Entre la fin de la Première Guerre mondiale et la fin des années trente, tous les programmes de chasseurs dans le monde entier ont placé la maniabilité en tête de liste des cahiers des charges. Cet état d'esprit a gagné le Japon et, comme leurs collègues occidentaux, ingénieurs et pilotes ont depuis toujours privilégié cette qualité. Le conflit contre la malingre aviation chinoise et le court engagement contre l'Union soviétique n'ont pas été de nature à les faire changer d'avis. Évidemment, l'apparition du Zéro, le chasseur le plus maniable au monde, ne fait que renforcer cette tendance, qui mènera ultérieurement l'aviation japonaise au désastre.

Comme partout ailleurs (sauf en Allemagne à partir de 1936), la formation de base d'une unité de la Marine impériale est la *Shotai* ou section, composée de trois avions évoluant en V. Toutefois, les Japonais se départent de la rigueur qui affecte les formations occidentales en adoptant un dispositif plus souple. Le leader vole à cap et altitude constants à la recherche de cibles potentielles, tandis que ses deux ailiers, beaucoup plus décrochés, zigzaguent constamment de gauche à droite et de bas en haut, couvrant ainsi les angles morts sur les arrières de la section. Quand le leader engage une cible isolée, les ailiers se placent en file indienne, chacun tirant à son tour. En cas de bagarre générale contre une formation de chasse ennemie, la *Shotai* éclate et chacun engage un combat tournoyant individuel.

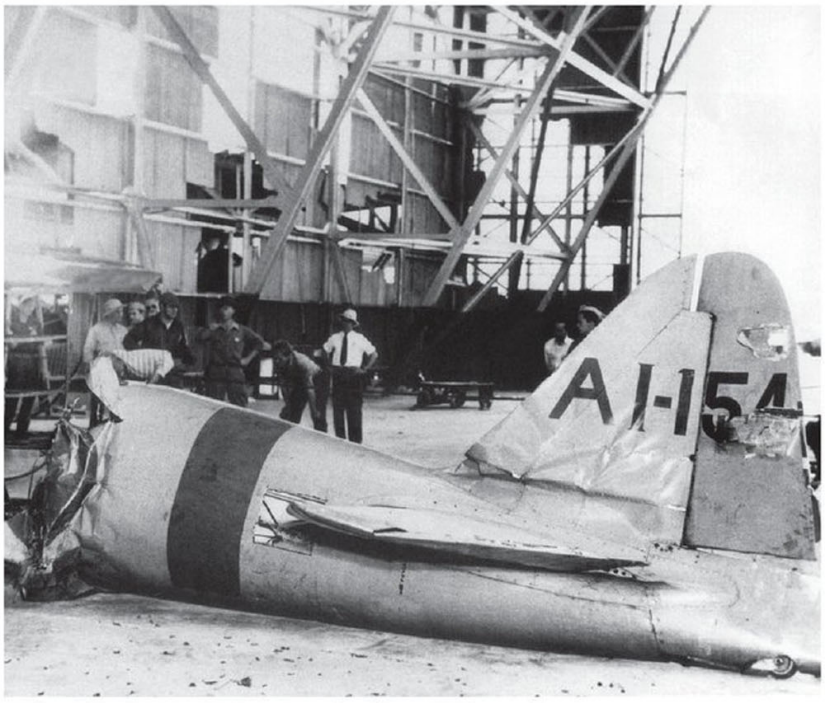
L'absence de discipline et le manque de coordination transforment tout combat faisant appel à plusieurs *Shotai* et pire, plusieurs *Kôkûtai*, en un véritable capharnaüm. Le fait que la majorité des chasseurs japonais ne sont pas équipés de radio ne facilite pas la communication en vol et les leaders sont contraints de recourir aux bonnes vieilles techniques de la Première Guerre mondiale, allant du battement d'aile au langage des signes. William A. Gardner, alors *1st Lieutenant* au 35th *Fighter Squadron*, explique : « Mon premier contact avec l'ennemi a eu lieu vers la fin de l'année 1943. Les formations de chasse japonaises semblaient désorganisées et elles étaient très reconnaissables de loin, parce qu'elles ressemblaient à une nuée de mouches. Beaucoup d'avions se mettaient sur le dos pour voir ce qui se passait dessous, tandis que d'autres effectuaient des tonneaux. » Robert M. DeHaven, l'un des grands as de la 5th *Air Force*, confirme néanmoins que ces formations restent très dangereuses :

lorsque six Zéro, menés par le lieutenant de vaisseau Kawazoe Toshidata, mitraillent l'hydrobase hollandaise sur le lac Tondano (Célèbes), y détruisant quatre Dornier Do 24 K et un hydravion quadrimoteur Sikorsky S-43B.
Le 27 décembre, deux sections de trois PBY Catalina de la VP-101, basée à Java, effectuent une sortie de 1 300 km pour attaquer la flotte japonaise au large de l'île Jolo à la tombée de la nuit. Par malchance, les *Reisen* de la Tainan *Kû* se sont posés sur l'île la veille ! Les hydravions de la première section sont repérés par deux Zéro en patrouille, auxquels ne tardent pas à se joindre six autres qui ont décollé sur alerte. Le premier hydravion tente une attaque en piqué sur un croiseur, mais il est abattu en flammes ; il n'y a pas de survivants. Le deuxième Catalina est également incendié ; un membre de l'équipage est tué et un gravement brûlé, deux autres sautant en parachute avant que l'avion n'amerrisse en catastrophe. Tandis que les survivants grimpent dans un canot, le brûlé se noie ; ils récupèrent l'un des deux parachutés, le second s'étant également noyé. Enfin, le troisième PBY s'écrase sur la terre ferme, où il explose à l'impact ; deux mitrailleurs avaient été tués pendant l'attaque et les survivants sont recueillis par des indigènes qui leur permettront de gagner Tarakan.
La seconde section est traitée avec les mêmes égards, ainsi que le rapporte le *Chief Machinist's Mate* Michael Kelly : « Nous avons entamé notre approche pour le bombardement, quand le mitrailleur arrière a annoncé la présence de chasseurs au-dessus de nous, plein de chasseurs. Ils nous ont piqué dessus immédiatement, mais nous avons maintenu notre cap pour bombarder les navires. Nous avons forcé le passage au milieu d'un intense barrage de DCA, des obus éclatant de tous côtés et certains même traversant le taxi. Les mitrailleurs tentaient de garder les chasseurs à distance pendant que l'on piquait. Un appareil de notre section a été abattu. Un Jap a fait une passe par en dessous, mais notre mitrailleur inférieur l'a abattu prestement, comme vous pouvez vous en douter [5]. Les Japs ont dû conclure que ce n'était pas le meilleur angle d'attaque, alors ils ont changé leur tactique et nous ont piqué dessus. Mon avion et un autre de ma section ont réussi à rentrer. Aucun de l'autre section n'a eu cette chance. Quatre avions ont été perdus. »
Et sans aucune perte du côté japonais.
Le lendemain, 28 décembre, des *Reisen* de la 3e *Kû*, qui escortent un avion de reconnaissance, profitent de l'occasion pour attaquer l'aérodrome de Tarakan, où se trouvent basés les Brewster B.339 Buffalo d'un détachement du 1-VIG-V de la Militaire Luchtvaart-Koninklijk Nederlands-Indisch Leger, ou forces aériennes militaires royales des Indes néerlandaises. Les Hollandais engagent le combat qui se termine plutôt mal, car ils perdent trois des leurs : l'*Eerste-luitenant* J. N. Droog et le *Vaandrig* G. Olsen sont tués et le *Vaandrig* C. A. Vonck peut sauter en parachute ; il est récupéré douze heures plus tard par un bateau de pêche. Un quatrième B-339 s'écrase au retour sur le terrain. Le détachement de Tarakan vient tout simplement de cesser d'exister.

▲ Un A6M2 Modèle 21 de la section de chasse rattachée au 22e Groupe aérien sur le terrain de Kota Baru (Malaisie), en décembre 1941.

[5] Cette « victoire », présentée comme la première homologuée à une unité de l'US Navy dans certains ouvrages, ne l'est pas davantage que celle remportée par un autre PBY de la même VP-101 à Cavite (Philippines), le 10 décembre 1941. Comme on l'a vu plus haut, elle est attribuée à un mitrailleur de la VS-6 au-dessus de Pearl Harbor, trois jours plus tôt (décalage horaire inclus).

« C'est vrai que les Japonais volaient en troupeaux. Je ne pense pas que c'était parce qu'ils avaient de mauvais pilotes, bien que certains avaient certainement peu d'expérience. Mais c'était la même chose chez nous. Je pense qu'ils essayaient de tirer avantage des qualités de leurs machines. Alors, ils essayaient de nous attirer à eux pour que nous rompions notre formation, afin d'être en position d'attaquer les bombardiers si nous étions en mission d'escorte, le seul type de sortie à pouvoir déclencher une grosse bagarre. Ils se précipitaient comme des flèches et se lançaient dans des manœuvres aléatoires. Tout Américain qui cherchait à les suivre courait à sa perte. Les chasseurs [japonais] à Lae avaient perdu beaucoup de leurs grands as quand je suis arrivé, mais ils étaient encore capables d'exécuter la danse de la mort devant n'importe quelle tête en l'air. Les P-39 étaient si terriblement désavantagés que c'en était presque honteux ; on ne jouait pas dans la même cour. »
Ce n'est qu'en 1944, que la Marine adopte le « finger four », mais, à cette époque, la disparition de la plupart des leaders expérimentés et la supériorité technique des chasseurs américains font que ce changement tactique passera totalement inaperçu.



Mitsubishi A6M2 Modèle 21
Enseigne de vaisseau Shimakawa Masa-aki
Tainan *Kôkûtai*
Tainan (Formose), automne 1941.

Les Japonais se tournent vers Amboina, qui sert également de base à des Hudson de la RAAF, et le 15 janvier 1942, ce terrain reçoit la visite de 18 *Reisen* de la 3e *Kû*. Ils tombent sur deux B-339 en patrouille, qui sont abattus sur-le-champ. Les deux pilotes, l'*Eesrte-luitenant* F. E. Broers et le *Sergeant* W. J. Blans, parviennent à faire un amerrissage forcé, mais seul Broers pourra être conduit à l'hôpital, tandis que Blans sera repêché mort.

Un nouveau combat oppose les Buffalo aux Zéro, le 24 janvier, mais il est moins inégal. Alors que six chasseurs japonais attaquent le terrain, le *Kapitein* van Rest décolle avec l'*Eerste-luitenant* P. Benjamins ; ils revendiquent un Zéro chacun. Mais les Japonais se rebiffent et envoient au tapis deux autres B.339, dont les pilotes sont tués.

La situation devenant difficilement tenable, les Brewster sont repliés à Andir (Java), ne laissant qu'une patrouille de trois Brewster à Saraminda II, dont deux sont détruits au sol par les *Reisen*, le 27 janvier. Ainsi s'achève la courte mais héroïque résistance des B.339 hollandais face au Zéro.

Le Brewster Buffalo aura encore une autre occasion de croiser la route du Mitsubishi A6M, pour son plus grand malheur.

◥ Pour s'opposer au Zéro en Nouvelle-Guinée, les Alliés n'ont pas d'autre chasseur plus performant que le P-400 (version export du P-40) du 8th *Fighter Group*. Ici, l'un de ces appareils au ravitaillement à 30-mile airstrip, près de Port Moresby, début 1942.

▼ Des Zéro décollent de l'*Hiryû* ou du *Soryû* pour une mission fin 1941 ou début 1942.

Wake

La petite île de Wake, bastion avancé de la défense de Hawaii, mais totalement indéfendable tant il est isolé, a reçu le renfort des 12 Grumman F4F-3 Wildcat de la VMF-211 (US Marine Corps), livrés par le porte-avions USS *Enterprise*, trois jours avant l'attaque de Pearl Harbor (ce qui sauvera le porte-avions de la destruction). Après avoir résisté avec courage et opiniâtreté aux bombardements des « Nell » basés aux Marshall et même mis en déroute une flottille japonaise venue dans l'intention de débarquer, les Wildcat vont devoir affronter un adversaire plus coriace.

De retour de son expédition victorieuse à Pearl Harbor, l'amiral Nagumo reçoit l'ordre de dépêcher les *Hiryû* et *Soryû* pour mettre ces insolents à la raison. Le 22 décembre 1941 vers 10h30, les *Reisen* s'envolent des ponts des porte-avions. Malheureusement, il ne reste plus que deux F4F en état de vol. Le *2nd Lieutenant* Carl D. Davidson décolle le premier et est rejoint ultérieurement par le *Captain* Herbert C. Freuler, retardé par une panne. Ce dernier raconte la suite :

« Un peu avant midi, alors que je me trouvais en patrouille au sud de l'île, Davidson m'a appelé par radio. Des avions ennemis arrivaient par le nord. Une fois encore, des bombardiers de la Marine escortés par des chasseurs. Dix-huit bombardiers en piqué, cette fois. Davidson m'a dit qu'il attaquait.

« J'ai mis cap au nord pour prêter main-forte à Davidson. Par radio, il m'a dit qu'il pensait avoir descendu un Jap, mais qu'il était trop occupé pour s'en assurer. Six chasseurs japs lui donnaient la chasse à 12 000 pieds. Arrivé sur le lieu du combat, j'ai vu un Jap défiler devant moi. D'instinct, j'ai ouvert le feu et il a quitté sa formation en fumant. De toute évidence, le pilote avait perdu le contrôle de son zinc. Il a piqué droit vers la mer. Les autres Japs ont rompu leur formation pour se mettre en bonne position contre moi. J'ai basculé pour une nouvelle passe. J'en ai inscrit un dans mon collimateur,

tandis que ses camarades se rapprochaient par-derrière et par-dessus. Mais je ne pouvais m'occuper que d'un seul à la fois. J'ai pressé sur la détente et il est parti en abattée. J'ai redressé juste à temps pour éviter la collision. Le Jap a explosé à moins de quinze mètres sous moi. L'explosion a fortement secoué mon zinc et m'a fait rebondir vers le haut comme une balle de ping-pong. J'ai failli perdre le contrôle de mon appareil. La pression d'huile a chuté brutalement et le zinc répondait avec paresse à mes sollicitations. Un Jap s'est glissé dans ma queue et m'a balancé une rafale. Je n'étais plus en état de manœuvrer l'avion. Des balles m'ont touché à l'épaule et dans le dos. J'ai pensé que mon heure était venue. J'ai commencé à prier.

« Un autre Jap est arrivé par-derrière. Je ne pouvais plus rien faire, j'étais coincé. Une idée folle m'a traversé l'esprit. Foutu pour foutu, pourquoi ne pas essayer ? J'ai basculé le manche en avant de toutes mes forces. L'avion est parti dans un piqué si prononcé qu'aucun Jap n'a eu les c... de me suivre. La question suivante fut : pourrai-je redresser ? Comment ai-je fait pour redresser, comment ai-je fait pour me poser sur la piste ? Je l'ignore, mais le fait est que je me suis posé vivant et entier. »

Ce ne sera malheureusement pas le cas de Davidson. La dernière fois que Freuler l'a aperçu, il piquait à la poursuite d'un Zéro avec un autre chasseur ennemi derrière lui. L'appareil de Freuler était trop endommagé pour qu'il puisse lui venir en aide. La VMF-211 vient de perdre ses deux derniers F4F en état de vol. Le sort de l'île de Wake est désormais scellé. Deux jours plus tard, ses vaillants défenseurs se rendront aux troupes japonaises quand elles débarqueront sur l'atoll.

Freuler est officiellement crédité de la destruction de deux Zéro et Davidson d'un. Les deux Wildcat sont attribués au quartier-maître de 3e classe Tahara Isao.

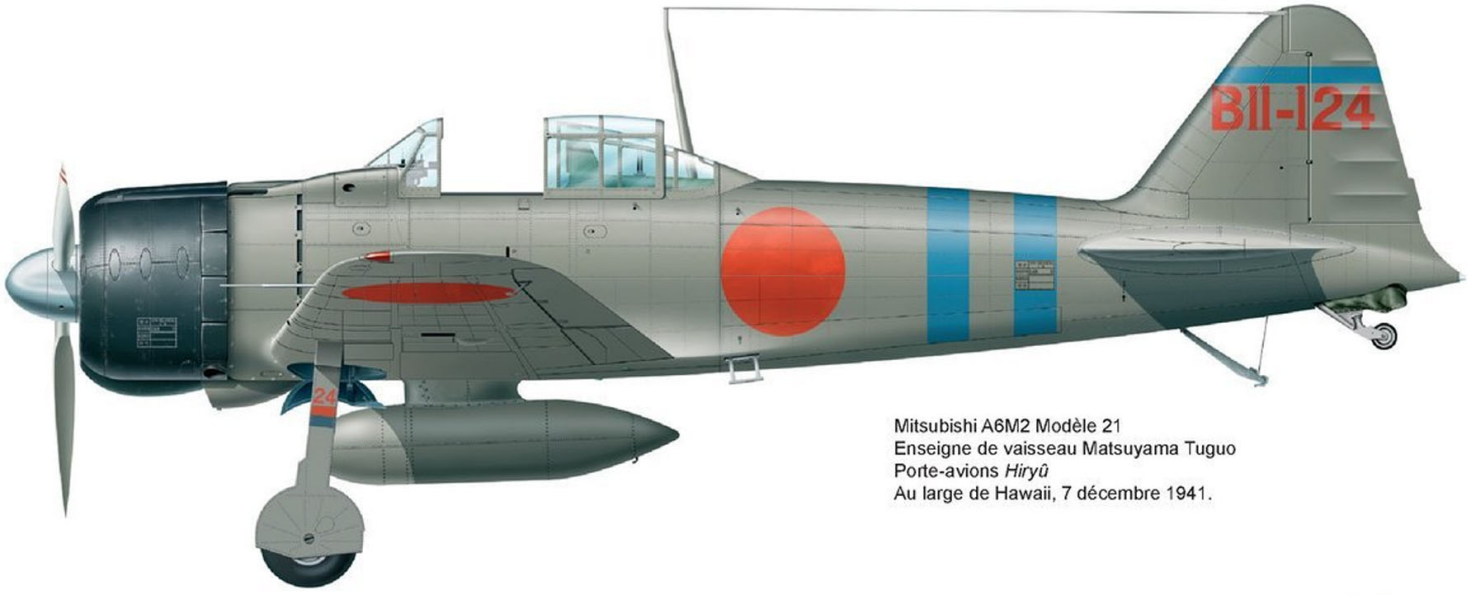
Darwin

Après avoir investi Sumatra, les Japonais visent à isoler Java pour occuper Bali et surtout Timor, relais logistique des Alliés vers le reste des Indes néerlandaises et les Philippines. Tout le trafic part du port et de l'aérodrome de Darwin (Northern Territory, Australie), où affluent cargos et avions, ce qui en fait un objectif primordial pour la Marine impériale. Celle-ci dépêche les 2e et 3e Divisions de porte-avions sous les ordres du vice-amiral Nagumo. L'attaque, concertée avec celle des 21e et 23e Groupes aériens, est planifiée pour le 19 février 1942.

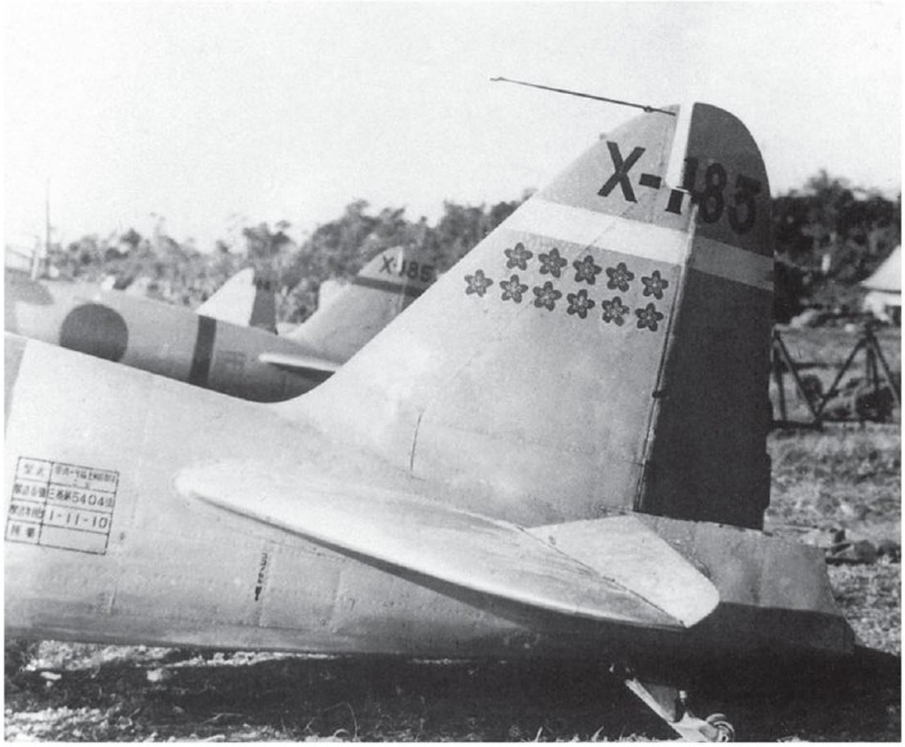
Ce jour-là se trouvent dans le port quarante-sept bâtiments de toute nature, dont onze cargos, deux pétroliers, un navire-hôpital, le destroyer USS *Peary* (DD-226) et le destroyer-porte-hydravions USS *William B. Preston* (AVD-7), ainsi que plusieurs hydravions civils et militaires. Sur l'aérodrome stationnent, notamment, les dix P-40E du 33rd *Pursuit Squadron (Provisional)*, récemment constitué avec des pilotes frais émoulus des écoles, et un onzième, le seul survivant du 3rd *Pursuit Squadron*, anéanti aux Philippines, piloté par le *2nd Lieutenant* Robert G. Oestreicher, qui est aussitôt intégré à la formation commandée par le *Major* Floyd S. Pell.

Les premiers à décoller sont 63 B5N2 « Kate », suivis par 9 *Reisen* du *Soryû* (LV Fujita Iyozo) et 9 du *Hiryû* (LV Nono Sumio). Une demi-heure plus tard suivent 71 D3A1 « Val » avec leur escorte de 9 *Reisen* du *Kaga* (LV Nikaido Yasushi) et autant de l'*Akagi* (CC Itaya Shiregu), tandis que 54 G4M « Betty » des Kanoya et 1re *Kû* prennent l'air depuis les Célèbes (Sulawesi) et Ambon (Moluques). C'est une force très impressionnante qui se dirige sur Darwin !

À 09h15, les P-40 s'envolent à destination de l'aérodrome de Koepang, sur l'île de Timor, escale obligatoire avant de gagner Java. Toutefois, les conditions climatiques les contraignent à faire demi-tour.



Mitsubishi A6M2 Modèle 21
Enseigne de vaisseau Matsuyama Tuguo
Porte-avions *Hiryû*
Au large de Hawaii, 7 décembre 1941.



▲ et ▼
Des Modèles 22 de la 3e *Kôkûtai* à Kendari (Célèbes), début 1942. Le X-183 est l'appareil du maître principal Nakase Masayuki († 09.02.42).

Le contrôle de Darwin, sous haute tension après l'annonce du survol du secteur par des avions de reconnaissance japonais, demande que la moitié de la formation reste en vol, pendant que l'autre moitié se posera pour être ravitaillée. Il s'ensuit un incroyable imbroglio, où deux messages d'alerte signalant l'arrivée des formations nippones sont purement et simplement ignorés, en raison d'une confusion avec la présence des cinq P-40E qui tournent au-dessus de Darwin. Les désastres de Pearl Harbor et de Clark Field n'ont toujours pas servi de leçon aux Alliés ! Darwin le paiera au prix fort.

Sur leur route, les Zéro du *Kaga* croisent un PBY de la VP-22, qui orbite autour du cargo USS *Florence D*, et le quartier-maître de 1re classe Nagahama Yoshikazu se détache de sa formation pour l'envoyer au bain ; l'équipage est recueilli par le navire qu'il était censé protéger. Nagahama se retrouve ensuite dans un ciel désert et décide de poursuivre seul jusqu'à Darwin. Il est le premier avion japonais à arriver sur zone. Il aperçoit les cinq P-40 en patrouille au-dessus de l'aérodrome et, avec l'avantage de l'altitude, il passe à l'attaque. Il est repéré par Oestreicher, qui, croyant avoir affaire à toute une formation japonaise, largue son réservoir ventral et part en piqué. Pris d'une sorte de panique, les autres pilotes l'imitent – erreur fatale ! Nagahama les rattrape sans difficulté, descendant coup sur coup les *2nd Lieutenants* Jack R. Peres et Elton S. Perry (tués tous les deux), puis le *2nd Lieutenant* Max R. Wiecks (qui saute en parachute). Le *2nd Lieutenant* William R. Walker est le suivant sur la liste, mais, bien que blessé, il parvient à effectuer un atterrissage forcé sur l'aérodrome de Darwin.

Le reste de la chasse embarquée japonaise arrive sur les talons de Nagahama, les *Reisen* mitraillant le port et surprenant les P-40 qui cherchent à décoller en catastrophe. Pell, touché au moment où ses roues quittent le sol, saute à 20 m de hauteur ; selon des témoins oculaires, grièvement blessé, il tente de gagner un abri en rampant, mais il est achevé par la rafale d'un Zéro. Le *2nd Lieutenant* Charles W. Hughes est tué dans son avion avant même d'avoir pu mettre en route. Le *1st Lieutenant* Robert F. McMahon parvient à prendre l'air et à mettre quelques coups au but sur un Zéro ; trahi par son train d'atterrissage qui descend en plein combat, il est à son tour pris pour cible, incendié et doit sauter en parachute. Les *Lieutenants* Burt Rice et John G. Glover réussissent à prendre de l'altitude, mais Rice est rapidement touché et doit évacuer ; sa tête ayant heurté l'empennage arrière, il touche le sol vivant mais inconscient. Glover abat le vainqueur de Rice avant de succomber sous le nombre de ses adversaires et s'écrase près de la piste ; il émerge de l'épave, blessé mais en vie.

Du côté japonais, en plus des cinq victoires de Nagahama, les pilotes du *Hiryû* revendiquent la destruction d'un P-40 venant juste de décoller et le mitraillage de son pilote au sol (Pell), et deux autres du *Kaga* s'attribuent trois victoires sûres et une probable. La victime de Glover est le quartier-maître de 1re classe Toyoshima Hajime [6] (*Hiryû*), dont l'avion a été vu s'écraser sur l'île de Melville.

Après avoir épuisé leurs dernières munitions sur les navires ancrés dans le port, les *Reisen* rentrent à leurs porte-avions, laissant les « Kate », « Val » et « Betty » achever le travail.

Du côté australien, ce raid constitue un nouveau désastre allié. De nombreux navires ont été coulés ou fortement endommagés dans la rade (dont les USS *Peary* et *William B. Preston*), la quasi-totalité de l'aviation a été détruite et la population civile a été durement touchée (officiellement 243 morts, mais des sources officieuses évoquent un nombre quatre fois plus élevé).

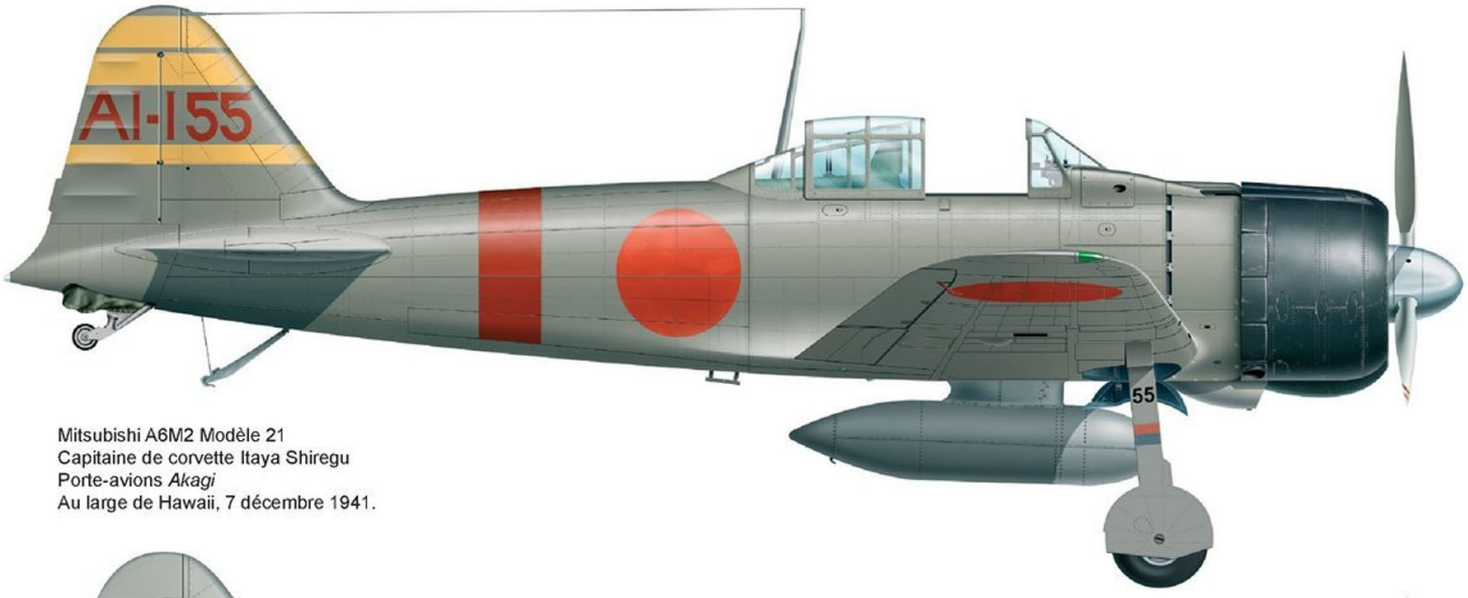
Les porte-avions de Nagumo (moins le *Kaga* qui a heurté un récif et doit rentrer au Japon) entament une série de raids sur Java et Ceylan, où ils ne rencontrent qu'une faible opposition aérienne, sauf à Trincomalee.

[6] Capturé vivant par les indigènes et remis aux autorités australiennes à Darwin, il fera partie des 231 prisonniers japonais tués lors d'une tentative d'évasion du camp Cowra, le 5 août 1944.

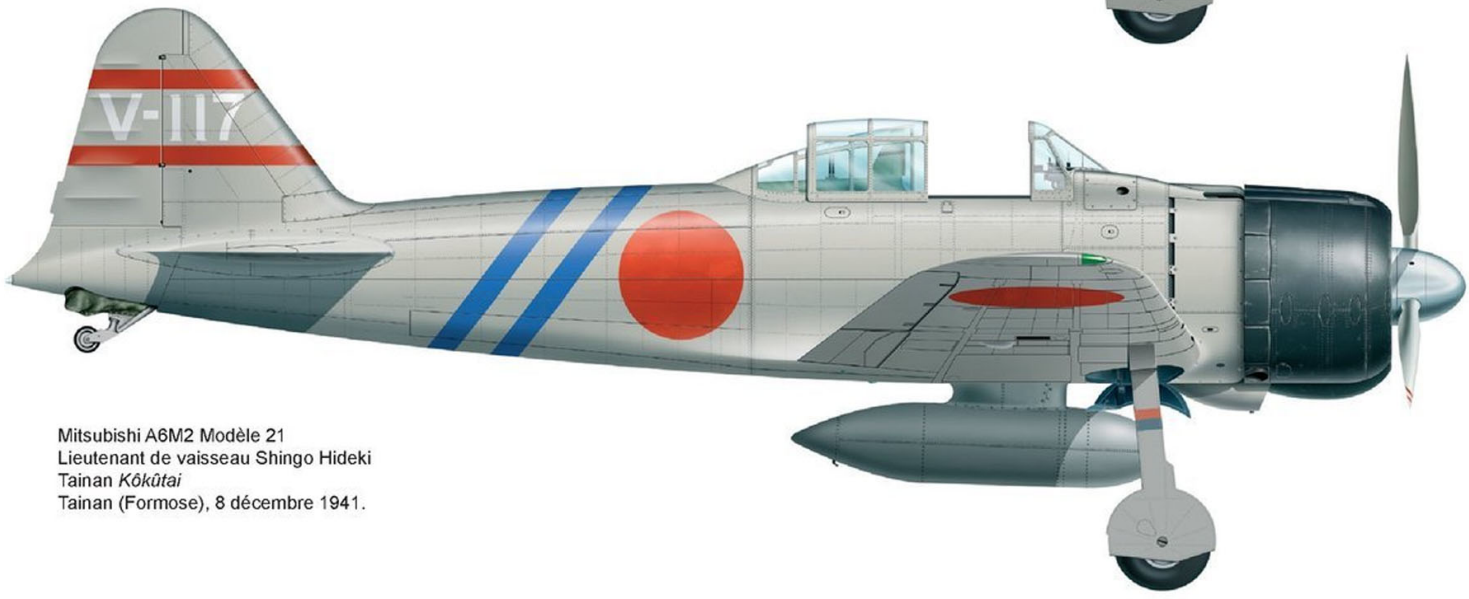
[7] Voir *Aéro-Journal* n° 21 (avril 2011).

Lors de cette attaque, le 9 avril 1942, le porte-avions HMS *Hermes* est surpris alors qu'il n'a aucun avion à bord et est promptement coulé après avoir encaissé quarante coups au but. Dans le combat aérien qui s'ensuit, la RAAF perd huit Hurricane et la Fleet Air Arm un Fulmar ; les *Reisen* revendiquent vingt victoires pour la perte de deux des leurs.

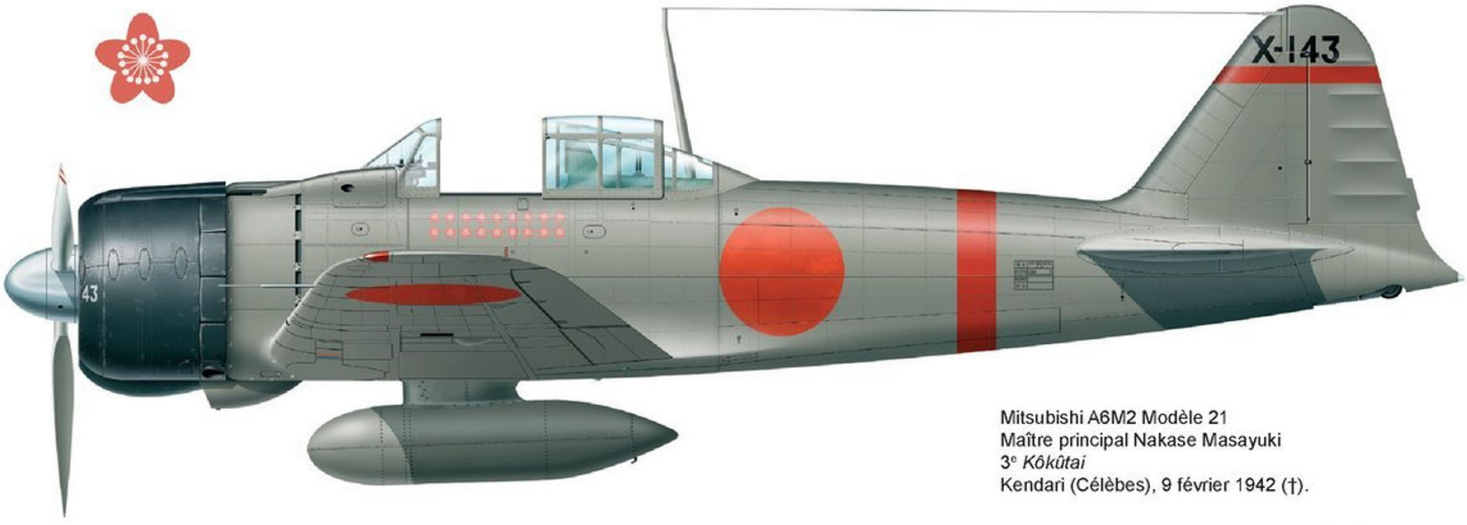
Le 18 avril 1942 se déroule un événement qui va changer le cours de la guerre du Pacifique : seize bombardiers B-25, conduits par le *Lieutenant Colonel* James H. Doolittle, bombardent Tokyo [7]. ■



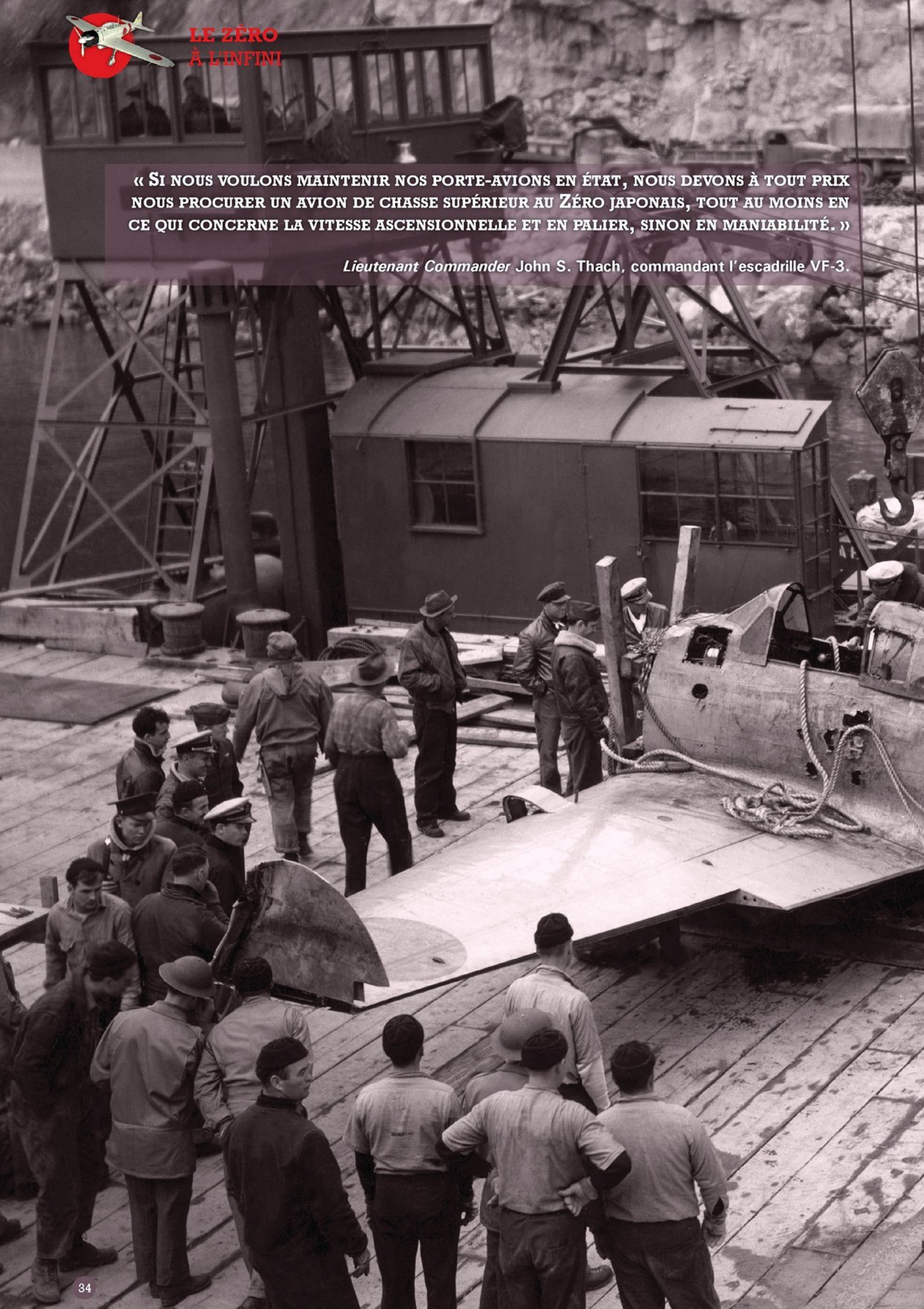
Mitsubishi A6M2 Modèle 21
Capitaine de corvette Itaya Shiregu
Porte-avions *Akagi*
Au large de Hawaii, 7 décembre 1941.



Mitsubishi A6M2 Modèle 21
Lieutenant de vaisseau Shingo Hideki
Tainan *Kôkûtai*
Tainan (Formose), 8 décembre 1941.

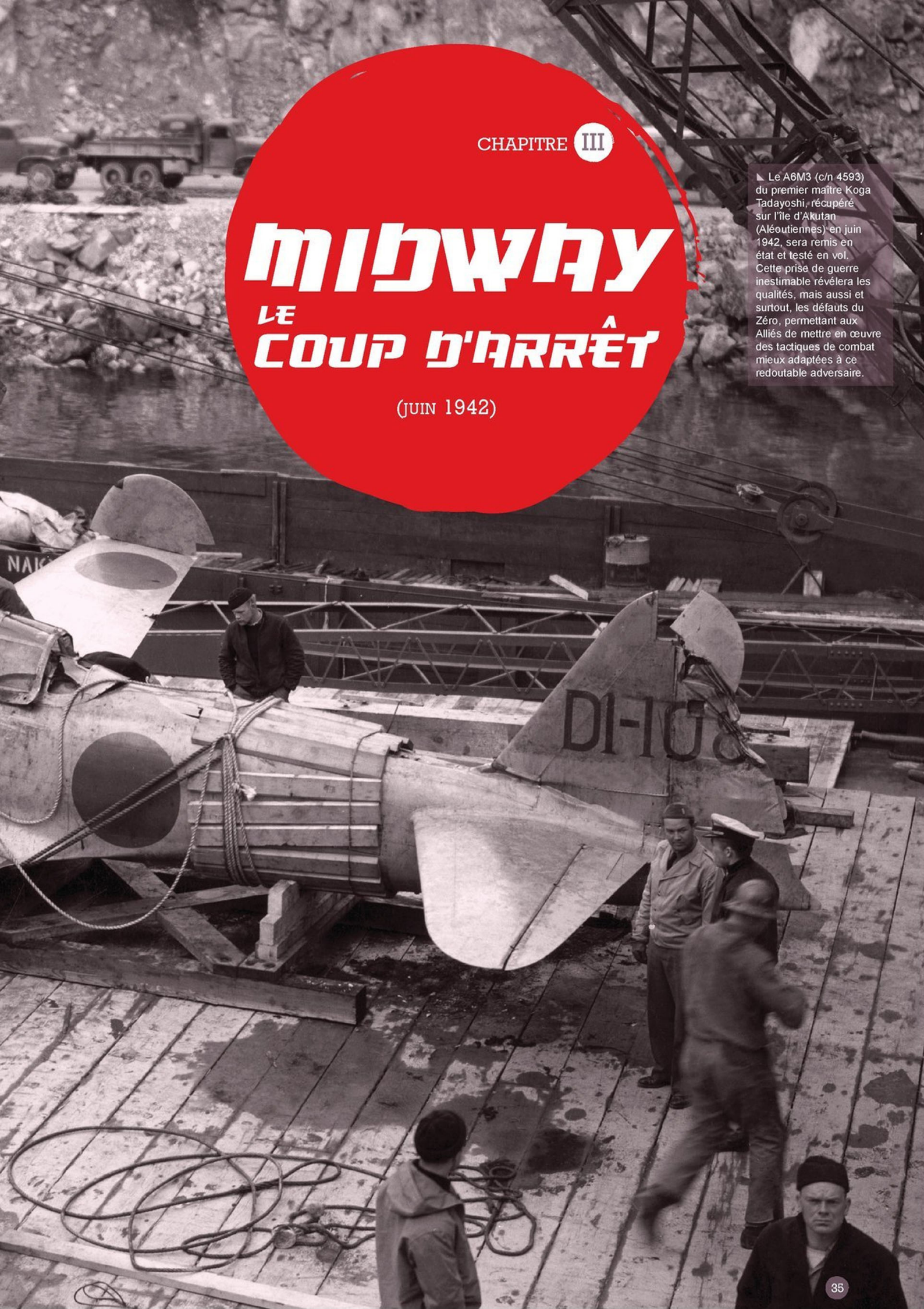


Mitsubishi A6M2 Modèle 21
Maître principal Nakase Masayuki
3e *Kôkûtai*
Kendari (Célèbes), 9 février 1942 (†).



« Si nous voulons maintenir nos porte-avions en état, nous devons à tout prix nous procurer un avion de chasse supérieur au Zéro japonais, tout au moins en ce qui concerne la vitesse ascensionnelle et en palier, sinon en maniabilité. »

Lieutenant Commander John S. Thach, commandant l'escadrille VF-3.

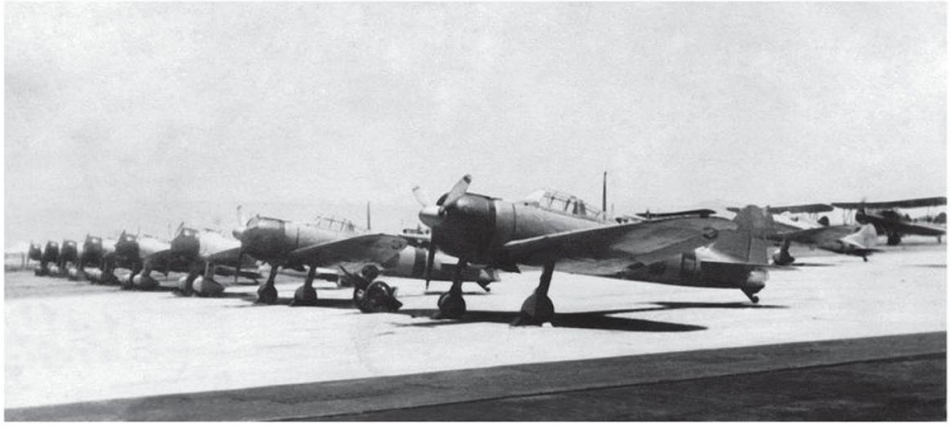


CHAPITRE III

MIDWAY
LE COUP D'ARRÊT

(JUIN 1942)

◣ Le A6M3 (c/n 4593) du premier maître Koga Tadayoshi, récupéré sur l'île d'Akutan (Aléoutiennes) en juin 1942, sera remis en état et testé en vol. Cette prise de guerre inestimable révélera les qualités, mais aussi et surtout, les défauts du Zéro, permettant aux Alliés de mettre en œuvre des tactiques de combat mieux adaptées à ce redoutable adversaire.



▲ Alignement de A6M2 d'une unité embarquée sur un terrain au Japon, fin 1941 ou début 1942. Malheureusement, la censure étant passée par là, il est impossible de déchiffrer le code tactique, à l'exception de deux « I », qui laissent à penser que ces appareils appartenaient au *Shôhô* (DII), qui ne prendra la mer que début février 1942.

La colère sera mauvaise conseillère. Pour le moins agacé par le raid de Doolittle sur Tokyo, le grand quartier général impérial décide d'agrandir le périmètre de sécurité autour du Japon et de ses nouvelles possessions. Au plan déjà très ambitieux de Nagumo, visant à l'occupation simultanée des Salomon et de la Nouvelle-Guinée, se greffe celui de Yamamoto d'un débarquement à Midway, afin de forcer l'US Navy à une bataille navale décisive. Afin de leurrer les Américains et de les entraîner loin de leur véritable destination, il propose une manœuvre de diversion dans les îles Aléoutiennes, soixante-douze heures plus tôt. Toutefois, pour mener à bien ce plan très alambiqué, qui porte en lui les germes de son futur échec, la Marine ne disposera plus de sept porte-avions, mais de quatre. Car entre-temps a eu lieu la bataille de la mer de Corail.

LA MER DE CORAIL

Afin de sécuriser ses lignes de défense dans le Sud Pacifique, la Marine impériale décide d'envahir à la fois Port Moresby (Nouvelle-Guinée) et Tulagi (une île au sud-est des Salomon). L'opération « MO » implique la 5e Division de porte-avions (*Shôkaku* et *Zuikaku*), tandis que le porte-avions léger *Shôhô* est affecté à l'expédition de Tulagi.

Si tout se passe pour le mieux à Tulagi, le 3 mai 1942, en revanche, les choses se compliquent en mer de Corail, où les *Task Forces* 11 et 17, commandées par le *Rear Admiral* Frank J. Fletcher, attendent les Japonais de pied ferme. Celles-ci, composées respectivement autour des deux porte-avions d'escadre USS *Lexington* (CV-2) et *Yorktown* (CV-5), frappent en premier et envoient le *Shôhô* par le fond en moins de vingt minutes, le 7 mai 1942. Ses six *Reisen* en couverture revendiquent quatre victoires (la Navy admet trois pertes), mais trois pilotes doivent aller se poser sur des îlots après le combat.

Le 8 mai, le *Shôkaku* et les deux porte-avions américains sont endommagés. Au-dessus du *Zuikaku*, dix *Reisen* revendiquent 22 victoires, dont 13 chasseurs, pour la perte d'un seul des leurs, qui a effectué un amerrissage forcé (pilote sauf). Les neuf chasseurs du *Shôkaku* estiment avoir abattu 21 avions ennemis. À la fin de la journée, le palmarès de la chasse impériale s'établit à 64 victoires pour deux *Reisen* perdus en combat, plus trois jetés par-dessus bord pour dégager le pont ; les Américains admettent la perte de 33 appareils (plus les 36 qui ont sombré avec le *Lady Lex*).

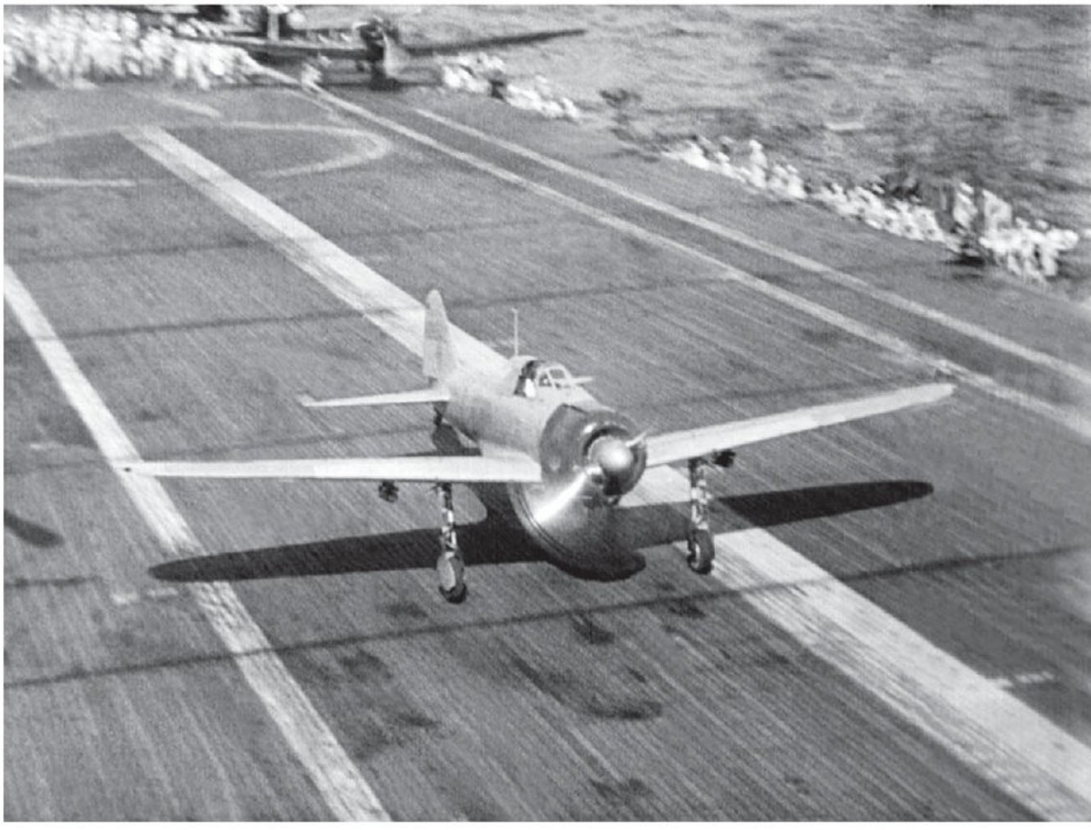
Le *Lexington* doit être sabordé, tandis que le *Shôkaku* et le *Zuikaku* (qui a perdu la majeure partie de ses avions) sont retirés des opérations – sort partagé par le *Yorktown*, navire-amiral de Fletcher, qui regagne péniblement Pearl Harbor en traînant derrière lui un sillage de mazout long de quinze kilomètres.

Privée d'appui aérien, la force d'invasion de Port Moresby est contrainte de faire demi-tour. La bataille de la mer de Corail, premier engagement de l'histoire de la guerre navale sans que des bâtiments ne soient entrés en contact direct, marque un coup d'arrêt brutal à la politique expansionniste du Japon – cinq mois jour pour jour après Pearl Harbor. Ce qui semble être un match nul dans cette première confrontation entre les deux aviations embarquées constitue en fait les prémices d'une défaite lourde de conséquences pour la Marine impériale. Si le *Yorktown* peut être rapidement remis en état, grâce à l'efficacité des chantiers navals américains, les *Shôkaku* et *Zuikaku* sont écartés d'un nouvel affrontement qui va décider – ni plus ni moins – du sort de la guerre du Pacifique.

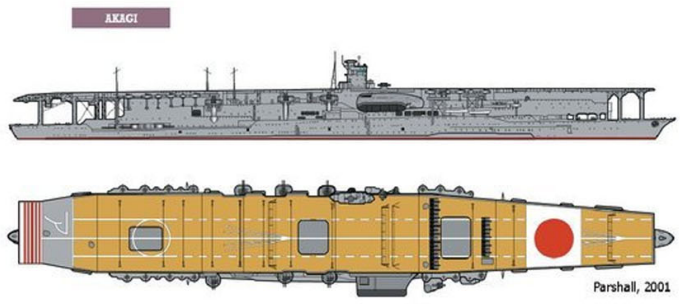
MIDWAY : 1ER ROUND

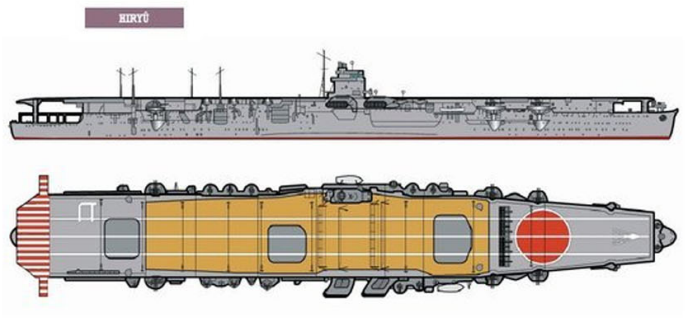
Le rapport de force, si défavorable aux Américains au départ, est brutalement rééquilibré, sans que les Japonais, dont le renseignement sera le point faible pendant toute la guerre, ne s'en aperçoivent. En effet, ils sont persuadés que les *Lexington*, *Saratoga* et *Yorktown* ont été coulés et que la *Pacific Fleet* ne peut leur opposer que les *Hornet* et *Enterprise*. Leur réveil sera cruel.

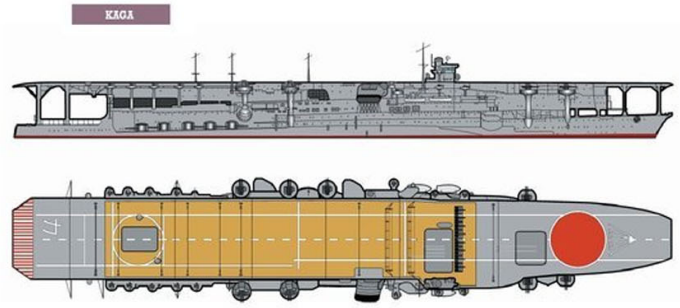
Les porte-avions d'escadre des 1re et 2e Divisions prennent part à l'opération de Midway :

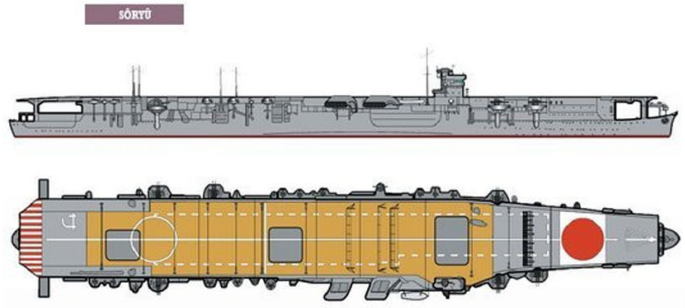


▼ Décollage d'un A6M2 d'un porte-avions non identifié, probablement pendant la bataille de la mer de Corail. Il semble que l'appareil soit armé de deux petites bombes sous les ailes.









1re Division		
Akagi	25 *Reisen*	CC Itaya Shiregu
Kaga	27 *Reisen*	LV Satô Masao
2e Division		
Hiryû	21 *Reisen*	LV Mori Shiregu
Soryû	21 *Reisen*	LV Suganami Masaji

Les Américains, eux, doivent faire face avec une force inférieure, tant sur le plan quantitatif que sur le plan qualitatif :

Midway		
VMF-221	21 F2A-3	Maj F. F. Parks
	7 F4F-3	Cap K. Armistead
***Task Force* 16**		
VF-6 *Enterprise*	27 F4F-4	LCdr J. S. Gray
VF-8 *Hornet*	27 F4F-4	LCdr S. G. Mitchell
***Task Force* 17**		
VF-3 *Yorktown*	27 F4F-4	LCdr J. S. Thach

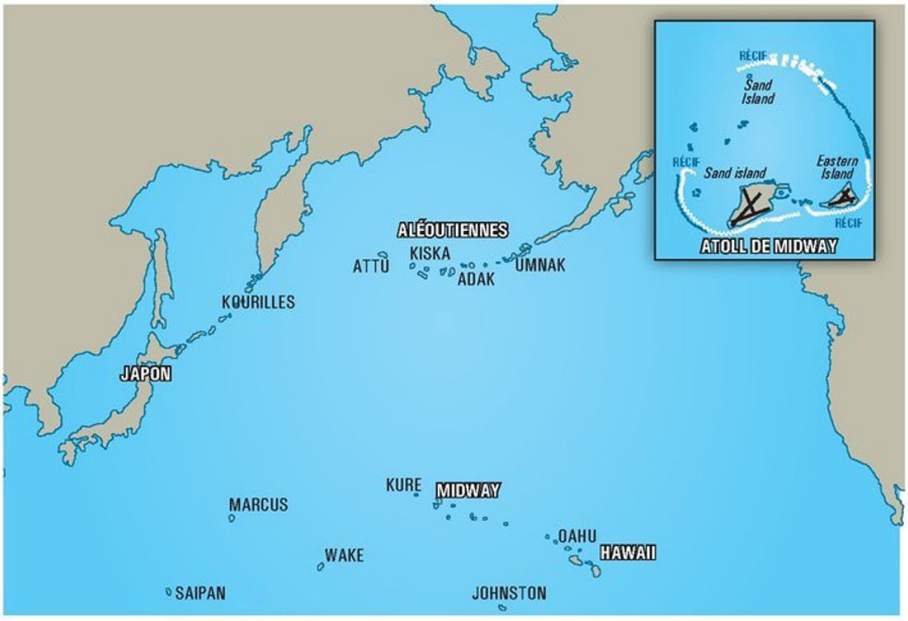
Le 4 juin 1942, les Japonais tirent les premiers. À partir de 04h28, la première vague commence à s'envoler à destination de Midway : 108 appareils en tout, dont 9 *Reisen* de chacun des quatre porte-avions. Une heure plus tard, la formation est repérée par le radar de l'île. C'est le branle-bas de combat ! La VMF-121, soit 20 F2A-3 Buffalo et 6 F4F-3 Wildcat répartis en cinq sections, prend l'air à 06h00.

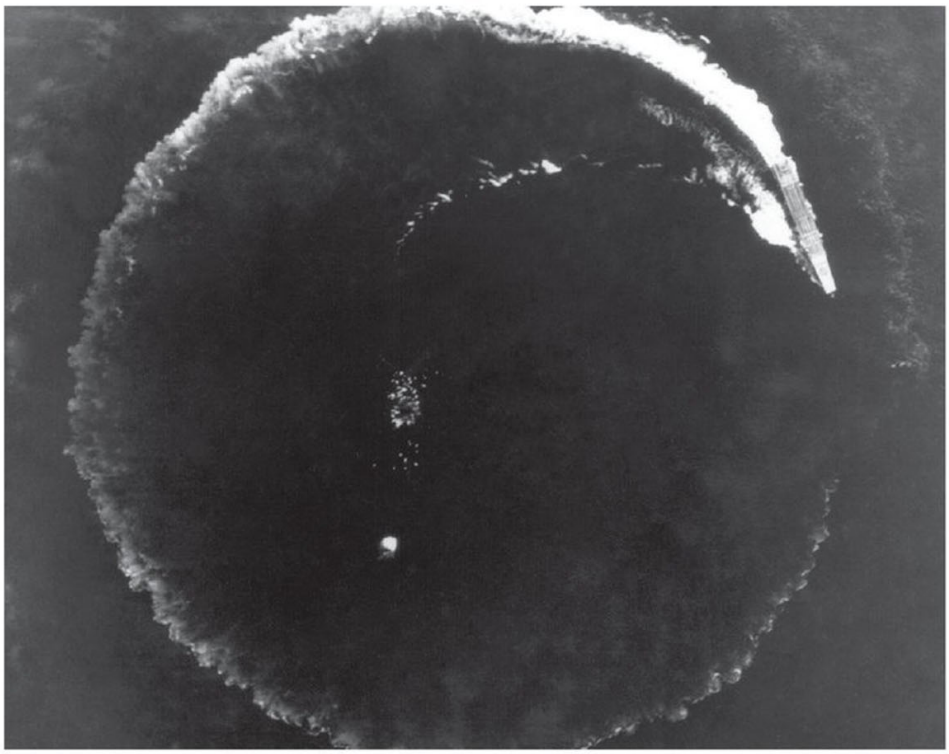
À 06h15, le *Major* Floyd B. Parks, en patrouille avec sa section de Buffalo à 4 000 mètres, supporte le premier choc. Il plonge sur l'impressionnante formation japonaise. La surprise ne joue pas longtemps en sa faveur. Suganami grimpe à sa rencontre avec ses Zéro et un terrible combat s'engage. De la section de Parks, il n'y aura qu'un seul survivant, le *2nd Lieutenant* Charles S. Hughes – et encore, parce que celui-ci a été contraint de faire demi-tour prématurément.

Le *Captain* Kirk Armistead, chef de la troisième section, rapporte son combat :

« J'ai fait grimper ma section à 1 500 m et à ce moment la base m'a donné l'instruction de grimper à 3 600 et de mettre le cap au 310. J'ai ensuite reçu l'instruction de mettre au 320 et, vers 06h20, j'ai entendu le Capt. Carey transmettre un *"Taiaut"*, suivi par *"Faucons à altitude 14 soutenus par des chasseurs"*. J'ai commencé à grimper et ai aperçu l'ennemi vers 14 000 pieds (4 200 m) à une distance de 9 à 11 km sur ma droite. J'ai aussitôt viré au cap 70 et ai continué à grimper. Je cherchais à me mettre en position au-dessus et en avant de l'ennemi pour arriver du soleil. Cependant, je n'ai pas réussi. J'étais à 17 000 pieds (5 100 m) quand j'ai commencé mon attaque. L'objectif consistait en cinq sections de 5 à 9 avions chacune volant en V. J'ai estimé cette formation à 30 à 40 bombardiers en piqué Aichi Type 99. J'étais suivi par cinq chasseurs F2A-3 et un chasseur F4F-3, pilote inconnu [*2nd Lieutenant* Walter W. Swansberger – NDA], en file indienne.

« J'ai fait une approche frontale en piqué accentué et à grande vitesse sur la quatrième section de cinq avions. J'ai vu mes balles incendiaires arroser le leader et les appareils de la branche gauche du V. J'ai poursuivi mon piqué et, en regardant derrière moi, j'ai vu deux ou trois de ces appareils tomber en flammes. Certains avions de ma section ont concentré leur attaque sur la cinquième section ennemie. Après ma ressource, je suis remonté jusqu'à 14 000 pieds et j'ai repéré un autre groupe du même type d'appareil suivant le précédent. J'ai jeté un regard par-dessus mon épaule et à 600 m plus bas et derrière moi, j'ai aperçu trois chasseurs en file indienne en train de grimper vers moi, que j'ai pris pour des appareils de ma propre section.





▲ Le *Soryû* pendant une attaque lors de la bataille de Midway. La tactique japonaise consistait à éloigner tous les bâtiments et à faire tourner les porte-avions en rond. Par la suite, la Marine impériale adoptera la tactique américaine, consistant, au contraire, à regrouper les bâtiments d'escorte pour densifier le tir de l'artillerie antiaérienne.

Cependant, ils montaient très vite et selon un angle très prononcé. Quand le premier d'entre eux est arrivé à 150 m dessous et derrière moi, j'ai compris qu'il s'agissait d'un chasseur japonais Zéro. J'ai donné un violent coup de pied au palonnier, mais j'ai pris trois obus de 20 mm, un dans la mitrailleuse de l'aile droite, un dans le réservoir de l'aile droite et un dans le côté supérieur droit du capot. J'ai aussi pris une vingtaine de 7,7 qui ont arraché le tab de l'aileron et sectionné une portion de l'aileron. J'ai maintenu mon piqué vertical pleins gaz, entraîné en autorotation sur ma gauche en raison des dégâts subis à l'aileron. Vers 900 m, j'ai commencé à redresser et ai réussi à tenir l'appareil stable à une altitude de 150 m. »

Armistead se pose sans trop de difficulté vers 08h00. Sur les 19 F2A-3 Buffalo qui ont engagé le combat, pas moins de 13 ont été abattus, faisant un tué, onze disparus et trois blessés ! Le *Major* Floyd B. Parks fait lui-même partie des disparus. Le *Captain* Philipp R. White ne peut cacher son amertume dans le compte rendu qu'il dresse après son retour de mission :

« Le F2A-3 n'est pas un avion de combat. Il est inférieur dans tous les domaines aux avions que nous avons engagés. [...] Je crois que tout commandant qui envoie des pilotes au combat à bord d'un F2A-3 peut les considérer comme perdus avant même qu'ils aient quitté le sol. »

Cinq F4F-3 Wildcat de la VMF-121 ont décollé derrière leur chef de section, le *Captain* John F. Carey. L'un d'entre eux doit faire demi-tour et le *Captain* Marion E. Carl prend sa place comme ailier de Carey. La suite, il la raconte lui-même :

« Arrivé à 50 km au large à 4 200 m, le *Captain* Carey a effectué un virage à droite. J'ai éprouvé quelques difficultés à suivre et je me suis retrouvé distancé de plusieurs centaines de mètres. À la sortie du virage, le *Captain* Carey a signalé une large formation de bombardiers escortés par des chasseurs, puis il a plongé sur les bombardiers. J'ai repéré les chasseurs, trois groupes de cinq, grimpant pour protéger les bombardiers, alors j'ai exécuté une passe sur le flanc d'un des chasseurs qui se trouvait à environ 600 m sous moi. Mon tir est passé à côté et j'ai dégagé en montée. Quand je me suis retourné pour observer les résultats de mon attaque, j'ai été surpris d'apercevoir plusieurs Zéro déjà en train de se mettre en position dans ma queue. J'ai piqué droit devant moi pleins gaz et ils ont abandonné la poursuite. J'ai redressé à 900 m.

« J'ai repris de l'altitude et me suis dirigé vers ma base. À 6 000 m, j'ai rétabli et ai cherché une nouvelle cible. N'en apercevant aucune, je suis revenu vers 3 600 m et me suis approché à moins de trois kilomètres de ma base. J'ai aperçu trois chasseurs Zéro à basse altitude en train d'effectuer un large virage, alors je suis parti dans un piqué à 45° plein pot, mais j'avais à peine assez de vitesse pour coiffer l'un des Zéro en train de virer. J'ai tiré une longue rafale jusqu'à ce qu'il bascule sur une aile et je l'ai laissé hors de contrôle piquant droit devant lui en traînant un panache de fumée. Les deux autres chasseurs ont manœuvré pour se rapprocher de moi, alors j'ai foncé vers un nuage. Un chasseur a abandonné la partie, mais l'autre a continué et a ouvert le feu. Il a tiré de manière régulière pendant plusieurs secondes, mais il visait trop bas, car j'ai vu les traçantes passer des deux côtés sous

▼ Le Zéro de Koga tel que l'ont découvert les Américains, une semaine après son atterrissage forcé du 4 juin 1942. L'avion s'étant retourné dans un marais, il était relativement intact.

▲ Le même, emballé et prêt à être transféré à San Diego.

MIDWAY : LE MASSACRE DES TORPILLEURS

Cependant, dans la grande confrontation aéronavale qui se profile à l'horizon, les Américains partent avec un énorme avantage, car, dès 05h30, ils ont repéré deux des porte-avions ennemis, et les Japonais avec un handicap majeur, ils ignorent la présence des « toits plats » de la Navy, qu'ils pensent être encore à Pearl Harbor.

À 07h00, la première vague américaine décolle des porte-avions, à savoir 41 torpilleurs TBD Devastator, 73 bombardiers en piqué SBD Dauntless et 26 chasseurs F4F Wildcat. Ces derniers sont menés par leur commandant d'escadrille respectif. Mais à 08h22, un avion de reconnaissance japonais repère un, puis deux porte-avions US.

De leur côté, les Zéro commencent à décoller pour intercepter la formation américaine. Vraisemblablement près de 40 prennent position en altitude. Toutefois, les premiers avions à l'étoile blanche à se présenter sont les torpilleurs, attirant ainsi une bonne partie des Zéro à très basse altitude. À la suite de diverses erreurs, les Wildcat des VF-6 et VF-8 chargés de protéger leurs torpilleurs ne sont pas au rendez-vous ; orbitant en vain pendant de longues minutes, puis craignant pour leur réserve en carburant, ils font demi-tour. Les Zéro abattent l'un après l'autre les 15 TBD de la VT-8 (il n'y a qu'un seul survivant, le célèbre *Ensign* George H. Gay, qui suivra toute la bataille aux premières loges, caché sous son radeau pneumatique). Le sort de la VT-6 n'est guère plus enviable : seuls quatre avions peuvent rentrer.

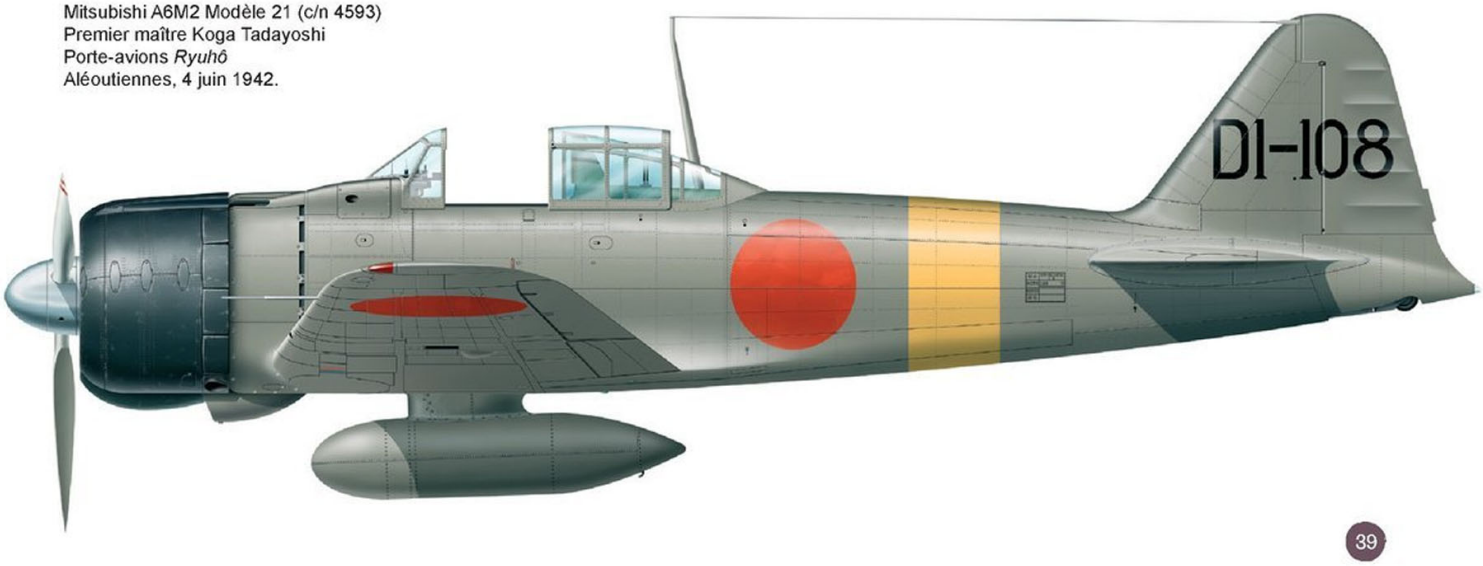
La dernière escadrille de torpillage, la VT-3, bénéficie de la présence de la VF-3 du *Lieutenant Commander* John S. Thach. Quand elle attaque à son tour, sur les 37 Zéro de la couverture aérienne, 10 (7 de l'*Akagi* et 3 du *Kaga*) achèvent les derniers survivants de la VT-6, 14 (2 de l'*Akagi* et 12 du *Kaga*) survolent les porte-avions et les 13 autres (3 du *Kaga*, 7 du *Hiryû* et 3 du *Soryû*) sont en patrouille dans le secteur Sud-Est. Quelques minutes plus tard, les *Hiryû* et *Soryû* font décoller trois Zéro supplémentaires chacun. Ce sont donc en tout 43 chasseurs japonais qui attendent de pied ferme les nouveaux assaillants. Thach tente de s'interposer, mais débordés par le nombre de leurs adversaires, ses 9 F4F ne peuvent empêcher la masse des Zéro de se ruer sur les malheureux TBD. L'*Aviation Radioman 3c* Lloyd F. Childers, mitrailleur du 3-T-3, piloté par le *Machinist* Harry L. Corl, raconte son expérience :

moi. Finalement, j'ai senti des impacts de balles frapper ma manette des gaz, j'ai viré à plat et il m'a dépassé. Je l'ai arrosé quand il est passé devant moi. Il a basculé devant et sous moi et j'ai poussé le manche vers l'avant et ai pressé la détente en même temps, mais manifestement la manœuvre avait été trop brutale, car aucune de mes armes n'a déclenché. J'ai plongé derrière le chasseur et ai pénétré dans un nuage. Je n'ai pas aperçu d'avion ennemi par la suite.

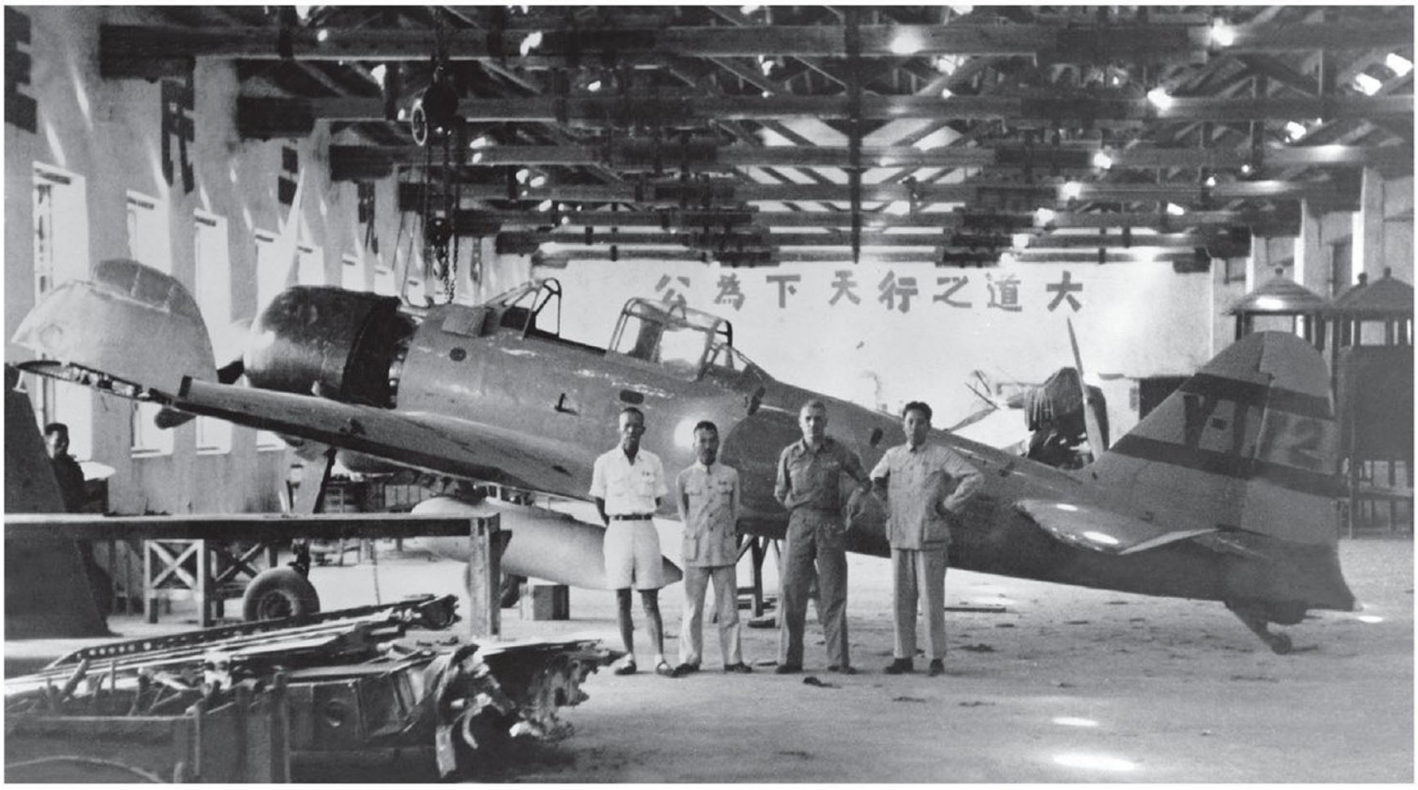
« Je suis remonté à 3 000 m à proximité de ma base et quelques minutes plus tard, à 07h20, j'ai reçu l'ordre d'atterrir. Je me suis posé vers 07h30. J'ai utilisé un peu plus de 300 projectiles. Selon moi, j'ai descendu un chasseur lourd Zéro Isento Ki [sic] et infligé des dégâts inconnus à deux autres appareils du même type. »

Deux F4F-3 ont été abattus en combat (y compris celui du *2nd Lieutenant* Walter W. Swansberger, qui avait intégré la section du *Captain* Armistead), portant le total de chasseurs perdus par la VMF-221 à 15 !

La VMF-221 est créditée de 11 victoires confirmées, 1 probable et 4 endommagés. Les pertes japonaises s'élèvent à 6 avions, dont 2 chasseurs. De leur côté, les Japonais revendiquent 47 victoires, soit 11 créditées aux pilotes de l'*Akagi*, 12 à ceux du *Kaga*, 6 à ceux du *Soryû* et 18 à ceux du *Hiryû*.



Mitsubishi A6M2 Modèle 21 (c/n 4593)
Premier maître Koga Tadayoshi
Porte-avions *Ryuhô*
Aléoutiennes, 4 juin 1942.



▲ Le premier Zéro à tomber intact aux mains des Alliés est en fait celui-ci : l'avion du maître principal Inoue Shimezoh de la Tainan *Kû*, posé près de la ville de Teitsan (Chine), le 26 novembre 1941. Cependant, ce n'est qu'après un périple de plus de six mois qu'il sera remis aux autorités chinoises à Liuchow. Celles-ci le présenteront au *Brigadier General* Nathan F. Twining, alors *Director of War Organization and Movement* (deuxième en partant de la droite), lors d'une de ses missions de liaison avec l'état-major chinois.

« Tout à coup, Corl a hurlé : *"Là-haut devant !"* J'ai pensé : *"Que diable peut-il y avoir là-haut devant ?"* Alors, en me tournant sur ma gauche, j'ai aperçu un Zéro qui fonçait à notre rencontre. J'ai pointé ma mitrailleuse et quand le Zéro est passé à côté de nous en virage sur l'aile, j'ai pressé la détente. Mais dans le vide ; je n'avais pas ôté la sécurité. J'étais furieux parce que j'étais sûr de le farcir de quelques plombs à bout portant. C'était le début de la mêlée avec une trentaine de Zéro attaquant comme des cinglés de la manière la plus indisciplinée et la plus débridée qu'on puisse imaginer. [...] J'ai observé les F4F en train d'en découdre avec les Zéro au-dessus de nous. À un moment, où je n'étais pas en train de tirer sur un Zéro, j'en ai vu un descendre presque à la verticale, sans fumer, et percuter l'eau à une centaine de mètres de nous. Alors, j'ai compris que les F4F ne perdaient pas à tous les coups, même quand ils étaient surpassés par le nombre. [...] Quand nous avons montré nos fesses aux Japs, la bataille est entrée dans une phase entièrement différente. Les Zéro nous attendaient, travaillant deux par deux avec discipline et précision. Il semblait qu'ils cherchaient à toujours maintenir un avion en position de tir, d'un côté puis de l'autre. Au cours d'une longue passe, deux balles de 7,7 m'ont touché à la cuisse gauche. Ça ne m'a pas fait mal, mais j'ai eu très peur et les balles étaient chaudes. [...] Une autre balle de 7,7 m'a atteint au-dessus de la cheville droite. La douleur a été si vive que j'aurais sauté de mon siège si je n'avais pas été sanglé dessus. Quelques minutes plus tard, ma mitrailleuse s'est enrayée. J'avais bien quelques outils sous la main, mais je n'arrivais pas à la débloquer avec deux Zéro en train d'alterner leurs passes. Quand ils sont revenus, j'ai dégainé mon calibre 11,43 ; j'ai tiré quatre balles sur le premier quand il s'est approché et trois sur le second. Ce furent les dernières attaques sur notre T-3 qui avait été sérieusement amoché et dont le moteur fonctionna par à-coups pendant les deux heures et demie de vol au retour. »

Un mois plus tôt, le *Captain* William G. Esders avait suivi une conférence organisée par Jimmy Thach sur la meilleure manière de survivre à une attaque de chasseurs ennemis. Mettant ses conseils à profit, il descend à moins de 6 mètres de la surface des vagues et réduit sa vitesse à 150 km/h. À chaque fois qu'un Zéro effectue une passe, il vire à l'intérieur, perturbant la visée du pilote. Beaucoup plus rapide, le chasseur doit alors poursuivre sur sa lancée s'il ne veut pas décrocher. Quatre Zéro poursuivent Esders sur plus de 20 km, mais ils ne le touchent pas une seule fois ! Écœurés, trois abandonnent alors la poursuite. Le quatrième vient se placer à la hauteur d'Esders et lui fait un petit signe de la main droite avant de dégager en chandelle ; le salut à un ennemi valeureux.

Pour l'heure, le score s'établit à 34-0 en faveur du Zéro. Voyons maintenant comment s'en sort la VF-3 de Jimmy Thach.

MIDWAY : LES WILDCAT CONTRE-ATTAQUENT

Le *Lieutenant Commander* John S. Thach, commandant la VF-3, a organisé la protection de la vague d'assaut du *Yorktown* de la manière suivante :

– 2 avions en arrière et à 300 mètres au-dessus des TBD (*Machinist* T. F. Cheek et *Ensign* D. C. Sheedy)

– 6 avions entre ceux-ci et les SBD, vers 2 000 mètres (Thach, *Ensign* R. A. M. Dibb, *Lieutenant (jg)* B. R. Macomber et *Ensign* E. R. Bassett).

Les chasseurs japonais se ruent en priorité sur la section de Thach avec deux énormes avantages : la supériorité numérique et la supériorité d'altitude. La première réaction de Thach est de piquer pour augmenter sa vitesse et se rapprocher des TBD. Dès le début de la manœuvre, un Zéro se glisse sous le ventre du F4F qui ferme la marche (Bassett) et l'envoie en flammes percuter la mer.

Thach descend jusqu'à 900 mètres, où il se rend compte qu'ils vont tous y passer s'il n'organise pas la défense. Une quinzaine de Zéro se tiennent au-dessus des F4F. Ces derniers évoluent en file indienne, avec Thach devant. Toutes les 15 à 20 secondes, un Japonais plonge pleins gaz et ouvre le feu pour tenter de disloquer le dispositif. Thach sait que la seule chance de s'en sortir est de maintenir la formation et de contrer les attaques. Dès qu'un Zéro pique, il vire dans le sens de l'attaque, obligeant le pilote japonais à une visée difficile avec correction maximale. Aussi efficace cette tactique est-elle sur le plan défensif, elle n'offre aucune possibilité de rendre les coups. Thach décide alors de virer dans le sens opposé à l'attaque, puis d'effectuer un rapide 180 afin de pouvoir tirer une courte rafale sur le Zéro lorsque celui-ci repart en chandelle. Au cours de l'une de ces manœuvres, le pilote japonais

commet l'erreur de laisser chuter les tours en redressant, s'offrant comme cible à bout portant ; le Mitsubishi décroche brutalement et bascule vers la mer.

Thach donne l'ordre à Dibb de dégager sur la droite de la formation, afin de mettre en œuvre sa fameuse tactique de protection mutuelle à deux (voir encadré). Les Américains parviennent, dans une certaine mesure, à redresser la situation en leur faveur. Thach réussit à abattre deux Zéro et son ailier un troisième, rendant les autres plus prudents. Toutefois, en obligeant les chasseurs américains à lutter pour leur survie, les Japonais les ont empêchés de mener à bien leur mission : protéger les torpilleurs de la VT-3, qui seront abattus tous les douze !

Pour escorter les TBD, il ne reste que les deux F4F de la première section. Cheek aperçoit deux Zéro menacer les torpilleurs sur leur droite. L'un d'eux lui coupe brutalement la route. Il le suit, mais au moment où il se place en position de tir, les mitrailleurs arrière des TBD font mouche avant lui et incendient l'avion japonais qui descend en autorotation jusque dans l'eau. Au moment où il redresse, Cheek aperçoit un Zéro sur ses arrières. Cependant, son ailier (Sheedy), qui n'a pas quitté son leader d'une semelle, parvient à le mettre en fuite.

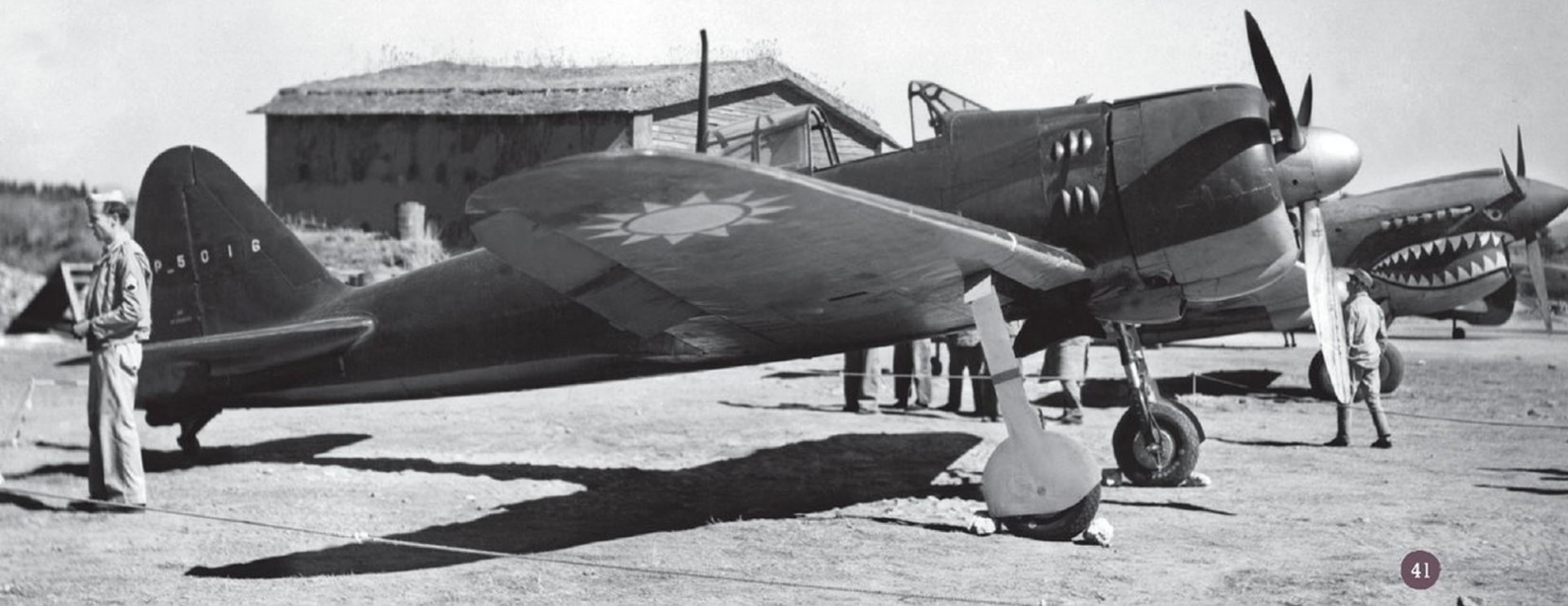
À peine remis de ses émotions, Cheek se rend compte que les TBD ont traversé la couche nuageuse pour commencer leur attaque. Espérant rattraper la VT-3, Cheek plonge à travers les nuages, suivi comme son ombre par Sheedy. Toutefois, ce dernier est surpris par un chasseur japonais qui le blesse à l'épaule et à la cheville droites et détruit la quasi-totalité de son tableau de bord. Profitant de la proximité des nuages, Sheedy sème son poursuivant. Quand il en émerge, Cheek se retrouve littéralement cerné par les Japonais. Il met de nombreux coups au but sur l'un d'eux au cours d'une passe frontale, bascule sur sa gauche, endommage un second par plein travers et plonge à l'abri des nuages. Continuant à manœuvrer dans les nuages pour tromper d'éventuels poursuivants, il émerge à la base pour se retrouver tout seul au beau milieu de l'escadre japonaise. Pensant qu'il est temps de songer à rentrer à la maison, Cheek rase les flots tout en zigzaguant pour leurrer les servants de DCA et met le cap sur le *Yorktown*.

Sheedy sort des nuages avec quatre Zéro fermement accrochés à ses basques. Blessé, avec un appareil en piteux état, il ne peut pas imaginer d'autre scénario que la fuite. Il pique pour augmenter sa vitesse et, au ras de l'eau, il se retrouve nez à nez avec un chasseur japonais. Les deux appareils ouvrent le feu et dégagent au dernier instant. Cependant, le Japonais accroche la surface de l'eau avec l'extrémité de son aile et part en soleil. En se retournant pour voir le Zéro se désintégrer au contact de la mer, Sheedy se rend compte avec soulagement que les autres ont abandonné la poursuite. Il ne lui reste plus qu'à prier pour que son avion tienne le coup jusqu'au *Yorktown*.

Avec seulement six avions, à un contre trois, la VF-3 s'est admirablement battue, revendiquant 6 victoires confirmées (3 pour Thach et 1 pour Dibb, Cheek et Sheedy) et un Zéro endommagé (Cheek), pour la perte d'un seul des leurs (Bassett). Toutefois, les conditions dans lesquelles ce combat s'est déroulé rendent Thach si amer qu'il ne parvient pas à cacher sa colère dans la rubrique « remarques » de son compte rendu de mission (les mots sont soulignés dans le document original) :

« Six avions F4F-4 ne peuvent empêcher 20 ou 30 chasseurs japonais d'abattre nos lents avions-torpilleurs. Il est d'ailleurs surprenant que certains en soient revenus vivants.

▲ et ▼ L'appareil d'Inoue revolera sous les couleurs chinoises, mais avec un capot moteur bricolé, car l'original avait été trop abîmé, ce qui explique les curieuses ouïes des deux côtés du fuselage avant. Aux commandes, le *Major* Albert J. Baumler, un ancien as de la Guerre d'Espagne, qui vole alors avec le 75th *Fighter Squadron*, 23rd *Fighter Group*, successeur officiel des *Flying Tigers*.



La quelconque réussite de nos pilotes de chasse contre le chasseur japonais Zéro ne peut en aucun cas être imputée aux performances des avions que nous pilotons, mais est le résultat de la piètre précision de tir des Japonais, des erreurs stupides faites par quelques-uns de leurs pilotes et de la précision de tir supérieure et du travail d'équipe de nos pilotes. La seule façon d'encadrer un chasseur Zéro dans le collimateur est de l'amener à redresser devant un F4F ou de l'abattre alors qu'il est occupé à tirer sur l'un de nos avions. Le F4F est pitoyablement inférieur en chandelle, maniabilité et vitesse. Le soussigné a piloté un F4F sans blindage ni réservoirs auto-obturants. La dépose de ces protections essentielles n'améliore pas les performances du F4F de manière suffisante pour combler l'écart avec les performances du chasseur Zéro. Non seulement cette sérieuse déficience empêche nos pilotes d'accomplir pleinement leur mission, mais elle a également un effet certain et inquiétant sur le moral de la plupart de nos pilotes de chasse embarqués. Si nous voulons maintenir nos porte-avions en état, nous devons à tout prix nous procurer un avion de chasse supérieur au Zéro japonais, tout au moins en ce qui concerne la vitesse ascensionnelle et en palier, sinon en maniabilité. »
Il faut assurément être une personnalité respectée par sa hiérarchie pour s'autoriser de tels commentaires dans un rapport officiel.
En attendant, les pilotes de chasse japonais exultent. En trois heures, ils ont abattu 158 avions américains (soit quatre fois les effectifs engagés !), tous entre le niveau de la mer et 900 mètres d'altitude. Ce détail a son importance, car si l'heure n'est pas au doute, une trop grande assurance entraîne souvent de graves négligences.

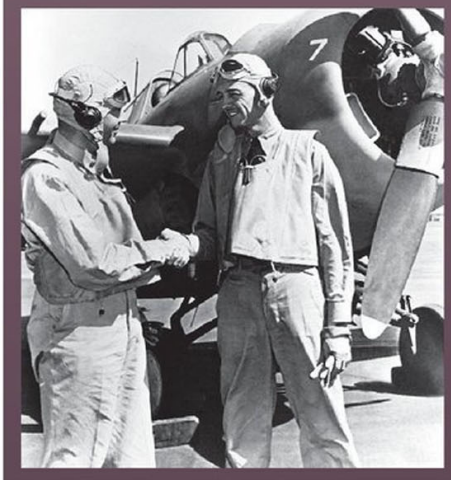
MIDWAY : DEUX MINUTES FATALES

Le sacrifice des torpilleurs n'aura pas été vain. Quand les Dauntless se présentent à 6 000 m pour entamer leur piqué, le ciel est vide. Attirés comme un aimant par les 41 TBD qui se sont présentés au ras de flots pour lancer leur torpille, les Zéro ont déserté la couverture haute. « Un fait est à remarquer au moment où nous avons préparé notre attaque en piqué, dira le *Lieutenant Commander* C. W. McClusky, à la tête de la VS-6, il n'y avait pas un chasseur jap pour nous gêner. Nous avons attribué cela à la crainte qu'inspiraient les torpilleurs aux Japs en raison de la défaite qu'ils leur avaient infligée dans la mer de Corail. »
Lorsque les vigies japonaises aperçoivent les bombardiers en piqué américains, il est déjà trop tard. Les contrôleurs aériens tentent alors d'une manière frénétique de regrouper les chasseurs qui sont encore en train d'en découdre avec les F4F de Thach et les TBD de la VT-3. Malheureusement pour eux, leurs procédures sont cauchemardesques. Environ 50 pilotes se trouvent alors en patrouille et comme tous utilisent la même fréquence radio, les ordres des contrôleurs sont totalement inintelligibles. La plupart des pilotes ne comprennent le tragique de la situation que lorsqu'ils aperçoivent les incendies et les colonnes de fumée noire montant de leurs propres porte-avions. Les rares Zéro qui tentent désespérément de grimper à la rencontre des SBD ne pourront pas intervenir à temps.
En deux minutes, l'*Akagi*, le *Kaga* et le *Soryû* sont frappés à mort. En deux minutes, Nagumo vient de perdre les trois quarts de sa force de frappe. En deux minutes, le sort de la guerre du Pacifique est pratiquement scellé.
La fin de la bataille est marquée par la perte du *Yorktown*, mais aussi du quatrième porte-avions japonais. L'épitaphe sera rédigée par Yamamoto lui-même, le 5 juin 1942 à 02h55 : « INVASION DE MIDWAY ANNULÉE ».
Le bilan est simple à établir : les Américains ont perdu 144 appareils et les Japonais… tous !
Malheureusement, les pellicules photo des aviateurs japonais ont sombré avec leurs porte-avions au large de Midway, ce qui nous laisse sans aucun document de cet événement majeur de la Seconde Guerre mondiale vu du côté nippon.

LA PLUS BELLE PRISE DE GUERRE

Le 3 juin 1942, tandis que la Marine impériale se prépare à frapper à Midway, la force de diversion, confiée au vice-amiral Hosogaya, s'appuyant notamment sur les porte-avions légers *Junyô* et *Ryujô*, débarque aux Aléoutiennes.
Le 4 juin, au cours d'un raid sur Dutch Harbor, le A6M2 (c/n 4593, codé DI-108) piloté par le premier maître Koga Tadayoshi est endommagé par la DCA. Il tente un atterrissage forcé sur l'île d'Akutan. Il repère un terrain plat, mais ne se rend pas compte qu'il s'agit d'un marais. Koga ouvre sa verrière, remonte son siège et abaisse son train d'atterrissage. Erreur fatale ! À peine les roues ont-elles touché le sol qu'elles se plantent dans la boue. L'avion passe sur le dos et Koga, victime du coup du lapin, est tué sur le coup. Mais son avion est pratiquement intact. Repéré par un PBY six jours plus tard, il est récupéré par les Américains, puis transféré à la base de North Island (San Diego). Remis en état, il peut reprendre l'air le 26 septembre entre les mains du *Lieutenant Commander* E. R. Sanders. Il est par la suite transféré à Anacostia et sera détruit à la suite d'une collision au sol avec un Helldiver en février 1945.
C'est une prise de guerre inestimable.
Les Américains ne tardent pas à découvrir les points forts et les points faibles du Zéro. Ils découvrent que tout a été sacrifié aux performances et à la maniabilité. Même sur ce modèle pris en compte par la Marine en février 1942, il n'y a aucun blindage, alors que sur les avions occidentaux les protections ont fait leur apparition il y a plus de dix-huit

LA NAVETTE DE THACH



▲ Le *Lieutenant* Edward H. O'Hare (à gauche) et le *Lieutenant Commander* John S. Thach, deux remarquables pilotes et tacticiens de la VF-3.

Conçue par le *Lieutenant Commander* John S. Thach, commandant l'escadrille VF-3 de l'USS *Yorktown*, la manœuvre dite de la « navette » constitue à la mi-1942 la tactique la plus élaborée pour engager le combat avec des Zéro, sinon avec succès – car il ne s'agit que d'une manœuvre défensive –, tout au moins avec une meilleure chance de survie pour les pilotes américains.
S'inspirant des tactiques de la RAF mises en œuvre fin 1940 et influencé par l'expérience des *Flying Tigers*, Thach délaisse la traditionnelle formation de trois avions – dont les Allemands ont largement démontré les points faibles – et crée une section de deux avions qui volent continuellement en zigzags, en se croisant une fois par-dessus, une fois par-dessous, s'offrant ainsi une protection mutuelle. Lorsqu'un chasseur japonais attaque l'un des ailiers, l'autre vire brutalement dans sa direction ; ainsi averti, le premier en fait autant, perturbant la visée de son adversaire, contraint de tirer avec une correction maximale. Si celui-ci poursuit néanmoins son attaque, il tombe nez à nez avec le second ailier pour une passe frontale. Si les canons du Zéro sont redoutables, sa cellule ne résistera jamais aux rafales des six mitrailleuses lourdes américaines tirées à bout portant. La « navette » fonctionne encore mieux avec deux sections, une section pouvant aussi protéger l'autre.
Cette tactique, imaginée fin 1941 en fonction des informations connues des performances du Zéro, reçoit le surnom de « Thach Weave » – la navette de Thach. Il faut attendre la première confrontation entre les F4F Wildcat et les Zéro lors de la bataille de la mer de Corail pour qu'elle soit testée grandeur nature. Son succès la fait adopter par toutes les unités embarquées de l'US Navy peu après. Sans donner un net avantage au Wildcat, qui manque singulièrement de puissance et de maniabilité par rapport à son adversaire, elle permet de compenser une partie de son handicap.

AUX COMMANDES DU ZÉRO

Le *Lieutenant Commander* Edward R. Sanders, pilote au centre d'essais de l'US Navy à North Island (San Diego, Californie), réalise 24 vols à bord du Zéro de Koga entre le 20 septembre et le 15 octobre 1942.

« Les tout premiers vols ont permis de mettre en lumière les faiblesses du Zéro que nos pilotes purent exploiter. Sa maniabilité n'était supérieure qu'aux basses vitesses utilisées lors des combats tournoyants, grâce à un rayon de virage très court et une excellente réponse des ailerons à basse vitesse. Cependant, il est rapidement apparu que les ailerons se durcissaient au-dessus de 200 nœuds [env. 360 km/h], de sorte que les manœuvres en roulis étaient lentes et exigeaient une grande force physique sur le manche. Il roulait plus facilement sur la gauche que sur la droite. Et aussi, son moteur se coupait sous g négatifs à cause de l'emploi d'un carburateur à flotteur.

« Nous avions maintenant une solution à proposer à nos pilotes surclassés par la maniabilité du Zéro et incapables de s'en défaire. Il fallait piquer verticalement pleins gaz et utiliser dans la mesure du possible une accélération négative pour creuser l'écart rapidement et profiter du fait que le moteur du Zéro n'était plus alimenté. À environ 200 nœuds, déclencher un tonneau sur la droite. Cette tactique fut transmise par radio à la flotte et il ne fallut pas longtemps pour avoir la réponse : *"Ça marche !"*

« Le Zéro, modèle A6M2, était un chasseur construit avec soin et bien équipé, sauf qu'il ne possédait pas de réservoirs auto-obturants ni de blindage d'aucune sorte. L'utilisation de rivets à tête fraisée, de marchepieds et de logements de train profilés, etc. donnait un aspect très lisse au revêtement extérieur. L'accent avait été mis sur le gain de poids.

« Il possédait un équipement complet, dont certains éléments étaient supérieurs aux nôtres : un émetteur-récepteur (fréquence de 4 596 Hz), un radiocompas (Fairchild), des bombonnes d'oxygène, un réservoir ventral largable, la possibilité de monter deux râteliers à bombes sous la voilure, des ballonnets de flottaison dans les ailes et le fuselage. Les freins sont faibles à cause d'un câblage mal fichu. La roulette de queue est maintenue en position par un tendeur.

« La visibilité est excellente, en particulier vers l'arrière. L'habitacle n'est guère plus étroit que celui d'un Spitfire, sauf que le palonnier est situé très près du siège et que les genoux remontent sur la poitrine [sans doute à cause de la différence de gabarit entre les pilotes japonais et américains – NDA].

« Les experts US ont été aussi impressionnés par cet avion de deux tonnes et demie. C'est un magnifique monoplan à aile basse entièrement métallique (à l'exception des gouvernes entoilées) avec un fini extérieur très propre.

« Le moteur en étoile Nakajima Sakae de 940 ch entraîne une hélice tripale à vitesse constante semblable à l'hélice américaine Hamilton. Le train rétractable hydrauliquement possède une large voie, ce qui le rend très stable au décollage, à l'atterrissage et au roulage.

« L'avion a été opposé dans des combats aériens simulés contre des chasseurs américains contemporains : Bell P-39, Curtiss P-40, Lockheed P-38, North American P-51, Vought F4U et Grumman F4F, ce qui nous a permis de déterminer les meilleures tactiques à mettre en œuvre pour chacun. »

Masatake Okumiya, un ancien pilote de Zéro qui a participé à toutes les confrontations majeures de la guerre du Pacifique, a expliqué après la guerre que la découverte de l'avion de Koga et de ses secrets a été un événement aussi lourd de conséquences que la défaite de Midway pour les Japonais. Quand on lui a demandé quel était le plus gros point faible du Zéro, il a simplement répondu : « l'absence de blindage ».

Il reste un point obscur qui concerne la vitesse de pointe du A6M2 Modèle 21. Selon le rapport dressé à San Diego, celle-ci avait été mesurée à 508 km/h. Interrogé à ce sujet, Sakai Saburô, qui devait savoir de quoi il parlait, a assuré qu'elle était de 555 km/h. Pour un avion encore en service au début de l'année 1943, 508 km/h était une vitesse réellement indigente, tandis que 555 km/h pouvait largement justifier son maintien en première ligne.

Pour compliquer les choses, le Modèle 21 capturé en Chine a été chronométré à 465 km/h à 15 000 pieds (mais à 2 050 tr/min, alors que le régime maximal est de 2 550 tr/min). Cela n'a pas empêché cet avion de surclasser un P-40K en vitesse ascensionnelle !

En outre, il semble que le Zéro de San Diego n'était pas en parfaite condition physique, que le choix du mélange n'avait pas forcément été le bon et que le moteur n'avait pas été utilisé de manière optimale.

De tout ceci découle que tout le monde a probablement raison. La vitesse de pointe normale du A6M2 Modèle 21 devait se situer aux environs de 508 km/h, mais qu'elle pouvait atteindre 555 km/h en puissance d'urgence.

▲ Une fois réparé à la NAS de North Island (San Diego) et repeint aux couleurs américaines, le Zéro de Koga revole à la NAS Anacostia à partir du 31 octobre pour livrer tous ses secrets.

mois. Il ne pèse que 2 421 kg en ordre de marche ! Voilà donc son secret. À titre de comparaison, le Curtiss P-40E, chasseur standard de l'USAAF en 1942, pèse 4 005 kg (soit 2,52 kg/ch pour le A6M2 et 3,48 kg/ch pour le Kittyhawk).

Ils découvrent aussi qu'avec un réservoir supplémentaire et en réduisant la consommation horaire à 80 au lieu de 95 litres, le Zéro peut tenir jusqu'à douze heures en l'air. Ce qui explique son exceptionnel don d'ubiquité.

Le Zéro n'est donc pas une invention du diable, c'est un avion presque comme les autres, dont simplement la philosophie de construction obéit à d'autres compromis qu'à ceux auxquels sont habitués les ingénieurs occidentaux. L'avion est vulnérable, même aux armes de petit calibre, mais engager un combat tournoyant avec lui est suicidaire.

Pourtant, ce n'est pas le premier Zéro tombé intact aux mains des Alliés.

Le 26 novembre 1941, les Zéro de la Tainan *Kû* quittent Formose à destination de Saigon avec escale sur l'île de Hainan. Le maître principal Inoue Shimezoh décolle à bord du V-172 en compagnie du premier maître Shimohigashi Taka-aki (à bord du V-174). Perdus dans le brouillard en abordant la côte chinoise, ces deux pilotes se retrouvent séparés de leur formation. Totalement déboussolés, ils se posent sur la péninsule de Leizhou, près de la ville de Teitsan. Inoue réussit son atterrissage, mais son équipier s'écrase sur la plage. Le sort des deux pilotes, tombés aux mains de fermiers chinois, a été selon toute vraisemblance réglé en quelques minutes, bien qu'il reste officiellement inconnu, mais, tout fermiers qu'ils sont, ils savent apprécier la valeur du V-172, pratiquement intact (l'épave du V-174 sera laissée aux pillards), et le livrent aux autorités.

Alors que les combats font rage dans le secteur, on ne sait pas trop comment le V-172 a franchi les montagnes pour être mis à l'abri à Liuchow, dans une zone contrôlée par les Chinois, un voyage qui a pris plusieurs mois. À l'été 1942, les mécaniciens locaux reconstituent le V-172 comme ils le peuvent. Certains panneaux du capot ayant été perdus ou détruits, un « McGyver » du coin adapte des ouïes pour améliorer le refroidissement. Les autorités chinoises avertissent les Américains de leur découverte, et en particulier Claire Chennault. Ce n'est qu'en octobre 1942 que le *Major* John R. Alison du 23rd *Fighter Group* est en mesure de le faire voler. L'avion sera ultérieurement envoyé aux USA, où il disparaîtra mystérieusement juste après la fin de la guerre.

Mais l'avion de Koga aura déjà révélé tous les mystères qui entouraient le Zéro. ■

« Je me suis rapidement rapproché et j'ai tiré. Le mitrailleur arrière a jeté les bras en l'air et s'est effondré sur son arme. J'ai ramené lentement le manche et mes obus ont ravagé le moteur. Le SBD a roulé plusieurs fois sur sa gauche, puis est parti en abattée. Yonekawa a vu le pilote sauter. C'était ma sixième victoire. »

Quartier-maître Sakai Saburô.

CHAPITRE IV

GUADALCANAL

(JANVIER – DÉCEMBRE 1942)

Malgré son grade de maître principal, Nishizawa Hiroyoshi conduisait souvent la 251e *Kôkûtai* au combat. On le voit ici à bord de son A6M3 Modèle 32 codé (UI-)105 dans la région de Rabaul, à la mi-1943. En septembre, il sera muté à la 253e *Kû*.

Les combats qui se déroulent au-dessus de Rabaul, de Guadalcanal et de la Nouvelle-Guinée sont, en ce qui concerne le Zéro, intimement liés, c'est la raison pour laquelle nous les traitons dans un chapitre commun.

RABAUL

Par sa position stratégique, à l'extrémité Nord-Est de la Nouvelle-Bretagne, Rabaul constitue un objectif de choix pour les Japonais. Son port (Simpson Harbor) peut abriter une large flotte composée des plus gros bâtiments et sa topographie, avec ses collines dominant la rade, favorise d'une manière confortable les défenseurs. Deux aérodromes construits à proximité, Lakunai et Vunakanau, complètent le panorama. Les Japonais comptent en faire une base arrière pour leurs futures opérations dans les Salomon et en Nouvelle-Guinée, d'autant que leur grande base navale se trouve sur l'archipel de Truk, à moins de 500 km de Rabaul, et que les Australiens, qui y sont implantés, la menacent directement.

C'est d'ailleurs de là qu'arrivent les G3M qui bombardent Rabaul pour la première fois le 4 janvier 1942. La Nouvelle-Bretagne étant placée sous mandat australien, la Royal Australian Air Force (RAAF) a dépêché quatre Hudson et douze Wirraway [1] du N° 24 *Squadron* RAAF sur place, le 10 décembre 1941. Le grand quartier général impérial a planifié la conquête de l'île avec le concours des porte-avions *Akagi*, *Kaga*, *Shôkaku* et *Zuikaku*, également chargés d'appuyer le débarquement à Kavieng.

Le 16 janvier 1942, des hydravions Kawanishi H6K4 « Mavis » effectuent un raid aérien, escortés par des *Reisen*. Deux Wirraway sont déjà en patrouille. À 12h48, ils sont coiffés et abattus en quelques instants. Le premier réussit un atterrissage forcé, mais le second s'écrase, entraînant ses deux occupants dans la mort. Cinq autres Wirraway parviennent à décoller avant l'arrivée des bombardiers. Le premier attaque un groupe de cinq « Mavis », mais il est pris à partie par des Zéro et le mitrailleur est éjecté de l'appareil (par chance, son parachute s'ouvre) ; grièvement blessé, le pilote effectue un atterrissage de fortune à Vunakanau. Le second Wirraway est attaqué par plusieurs chasseurs et porté disparu, tandis que le troisième est descendu au-dessus de la mer. Le quatrième est assez chanceux pour se poser sur le ventre, tandis que le dernier échappe à la curée, probablement parce que les chasseurs japonais craignent la panne sèche au retour.

En sept minutes, les Japonais ont éradiqué toute menace aérienne à Rabaul. La place sera conquise en une journée, le 23 janvier 1942.

La 4e *Kû* est formée sur place avec un équipement mixte, G3M « Nell » et A5M « Claude », le 10 février. Placée sous les ordres du capitaine de vaisseau Moritama Gashi, la section de chasse est composée d'une *Chutai* de la Chitose *Kû* venue de Truk et d'une autre venue de Palau. Cinq jours plus tard, le *Shôhô* décharge sept *Reisen*, avant d'en convoyer dix-neuf de plus, le 9 mars. Le maître principal Yoshida Motosuna revendique la première victoire sur *Reisen*, en abattant un B-17, le 23 février.

Le 25 avril 1942, tous les Zéro et leurs pilotes sont versés à la Tainan *Kû* du capitaine de vaisseau Saitô Masahisa, dont une partie vient d'arriver de Bali. La section de chasse de la 4e *Kû* est créditée de vingt victoires pour la perte de deux pilotes.

[1] Pour plus de détails sur ce combat, se reporter à *Aéro-Journal* n° 13 (décembre 2009).

[2] Le Territoire de Nouvelle-Guinée, au nord-est, sous mandat australien (capitale Rabaul en Nouvelle-Bretagne), la Papouasie, au sud-est, colonie australienne (capitale Port Moresby) et la Nouvelle-Guinée occidentale, colonie hollandaise (capitale Hollandia).

▼ Le terrain de Vunakunau à Rabaul est particulièrement reconnaissable, car situé au pied des deux volcans (Tavurvur et Vulcan) qui ont donné naissance à la caldera au bord de laquelle ont été bâtis la ville et le port. Leur perpétuelle activité présentait à la fois un avantage (les pilotes japonais se repéraient de loin) et un double inconvénient (les pilotes alliés se repéraient de loin et les fumées clouaient parfois les avions au sol).

NOUVELLE-GUINÉE

La Nouvelle-Guinée, divisée en trois territoires [2] sous contrôle allié, constitue une plate-forme stratégique de première importance, seulement séparée de la pointe Nord-Est de l'Australie par les 150 km du détroit de Torres. Autant dire que le grand état-major impérial est alléché par cette proie appétissante. Le 8 mars 1942, après plusieurs bombardements aériens menés depuis Rabaul, les Japonais se saisissent de deux postes avancés australiens sur le golfe de Huon : Lae et Salamaua. Puis, ils construisent un aérodrome à Buna, à moins de 150 km à vol d'oiseau (ou de Zéro) du principal port de Nouvelle-Guinée encore aux mains des Alliés, Port Moresby, sur la côte Sud. Sa conquête par voie de terre s'annonce sinon impossible, tout au moins extrêmement difficile, car l'accès à la partie méridionale de l'île est barré par la chaîne Owen Stanley, dont les sommets culminent à plus de 3 000 m et dont les cols les plus bas s'élèvent à 1 500 m d'altitude. Les troupes ne peuvent que suivre des pistes des plus sommaires, dont la moins impraticable est celle de Kokoda, entrecoupées de nombreuses rivières et dépressions que seuls des ponts primitifs, qui excluent tout transport de matériel lourd, permettent de franchir. Par ailleurs, l'humidité permanente, d'épaisses masses nuageuses surgissant brusquement de nulle part, les pluies tropicales et une jungle quasi impénétrable complètent la carte postale touristique de ce petit coin de paradis [3]. De ce fait, l'aviation est appelée à y jouer un rôle primordial.

Transférés à Lae (Nouvelle-Guinée), les A6M de la 4e *Kû* attaquent Port Moresby, le 13 mars, trois d'entre eux engageant un combat contre une dizaine de P-40 du 7th *Pursuit Squadron* (49th *Pursuit Group*), dont six sont revendiqués pour la perte de deux *Reisen*. Le maître principal Nishizawa Hiroyoshi fait partie des pilotes victorieux. Les Américains ne perdent qu'un avion (pilote parachuté).

Fin avril 1942, la Tainan *Kû*, arrivée à Rabaul deux semaines plus tôt, envoie un détachement de 24 *Reisen* à Lae. D'entrée, celui-ci se frotte aux P-39 du 8th *Fighter Group* [4], la seule unité de chasse américaine présente à Port Moresby. Le *Lieutenant Colonel* Boyd D. Wagner [5], qui a été détaché de l'état-major de la 5th *Air Force* pour prendre en charge la « bleusaille », conduit la première mission sur Lae :

« Le vendredi 30 avril, treize P-39D ont décollé de Port Moresby pour un mitraillage de l'aérodrome de Lae, à 230 km au nord. L'approche s'est faite après un détour de 80 km au-dessus de la mer pour éviter la détection. À environ 30 km, quatre avions ont été envoyés en avant pour engager la patrouille de protection. La couverture haute a attiré la protection ennemie à l'est de l'aérodrome et le *strafing* s'est déroulé sans intervention de la chasse ennemie. Un alignement de treize à quinze bombardiers ont été mitraillés par les sections de trois avions en échelon refusé à droite.

« Nous avons été alors l'objet d'une attaque par plusieurs Zéro. Les réservoirs ont été largués et les manettes des gaz poussées à fond. Notre formation s'est dégagée des Zéro au moment où les quatre derniers P-39 ont engagé le combat avec trois Zéro. Pendant ce temps, d'autres Zéro sont arrivés et leur nombre a été estimé à une douzaine en tout. Les P-39, débordés par le nombre, ont fait demi-tour, mais il s'est ensuivi un terrible combat tournoyant. Pendant cet engagement à basse altitude, quatre Zéro et trois P-39 ont été descendus. Tous les P-39 abattus avaient eu leur système de refroidissement touché, parce qu'ils traînaient des vapeurs de glycol derrière eux, tandis que tous les Zéro sont tombés en flammes. Nos trois pilotes ont pu sauter en parachute ou se poser en catastrophe sur la plage. »

Un quatrième pilote est abattu ; tombé entre les mains des Japonais, il sera sommairement exécuté. Trois des quatre Zéro sont homologués à Wagner. Début juillet, ce qu'il reste du 8th *Fighter Group*, durement frappé par la malaria et la dengue, doit être rapidement relevé par deux *Squadrons* du 35th *Fighter Group* sur P-400.

[3] Les Alliés ont toujours pensé que les Japonais possédaient une aptitude naturelle pour se battre dans ce type d'environnement hostile, en oubliant que l'Armée impériale se composait aussi et surtout d'employés de bureau, d'instituteurs et de courtiers en assurance, beaucoup moins habitués à survivre dans la jungle que dans les transports en commun à Osaka ou Tokyo !

[4] En fait réduit aux seuls 35th et 36th *Fighter Squadrons*.

[5] Wagner est le premier as officiel de l'USAAF avec sa cinquième victoire homologuée aux Philippines, le 16 décembre 1941. Il passera du rang de *1st Lieutenant* à celui de *Lieutenant Colonel* en moins de quatre mois !

« RABI »

En avril 1942, la Tainan *Kû* aligne 6 A5M et 8 A6M, chargés de la défense de Rabaul, et 24 A6M à Lae, les pilotes opérant en Nouvelle-Guinée par rotation. Ce ne sera qu'au mois d'août 1942 que cette *Kôkûtai* disposera de son effectif complet de 45 *Reisen*. Fin mai, elle est renforcée par l'arrivée de la 1re *Kû* et de la Chitose *Kû*, dont une partie des pilotes et des machines sera intégrée à l'unité résidente.

Entre avril et la fin du mois de juillet 1942, les pilotes de la Tainan ont effectué 602 sorties en 51 missions sur Port Moresby et revendiqué plus de 300 victoires, pour la perte de 20 machines. Le débarquement américain à Guadalcanal, en juin, voit la *Kôkûtai* écartelée entre deux objectifs jugés majeurs, mais dont l'un est à la limite de l'endurance de ses Zéro (voir chapitre précédent).

▲ Les P-40K du 7th *Fighter Squadron*, 49th *Fighter Group*, constituent les premiers adversaires avec lesquels les Zéro doivent compter quand ils attaquent Port Moresby. Ici, l'avion du *2nd Lieutenant* A. T. House, qui revendiquera quatre Zéro, dont les deux premiers lui seront homologués le 14 mars 1942.

TABAR
LIHIR
NOUVELLE-IRLANDE
ILES TANGA
FENI
AMBITLE
Rabaul
NOUVELLE-BRETAGNE
GREEN
BUKA
Buka
BOUGAINVILLE
Torokina
Kahili
Buin
CHOISEUL
FAURE
SHORTLAND
BALLALE
ÎLES SALOMON
VELLA LAVELLA
KOLOMBANGARA
Barakoma
Munda
NOUVELLE GEORGIE
SANTA ISABEL
ILES KIRIWINA
MADAU
MURUA
RENDOVA
VANGUNU
RUSSELL
SAVO
FLORIDA
MALAITA
TULAGI
Banika
Henderson Field
GUADALCANAL
MARAMASIKE
MISIMA
PANA TINANI
ROSSEL
TAGULA
BELLONA
RENNELL
SAN CRISTOBAL

BOUGAINVILLE
ONTONG JAVA
SALOMON
CHOISEUL
SANTA ISABEL
VELLA LAVELLA
STEWART
NOUVELLE GEORGIE
RUSSELL
MALAITA
SANTA CRUZ
GUADALCANAL
NUPANI
DUFF
ROCKS
SANTA CRUZ
ROSSEL
BELLONA
SAN CRISTOBAL
VANIKORO
RENNELL
TORRES
VANUA LAVA
GAUA
NOUVELLES-HÉBRIDES
ESPIRITU SANTO
AURORA
MALEKULA
0 500 1000 km
EFATE

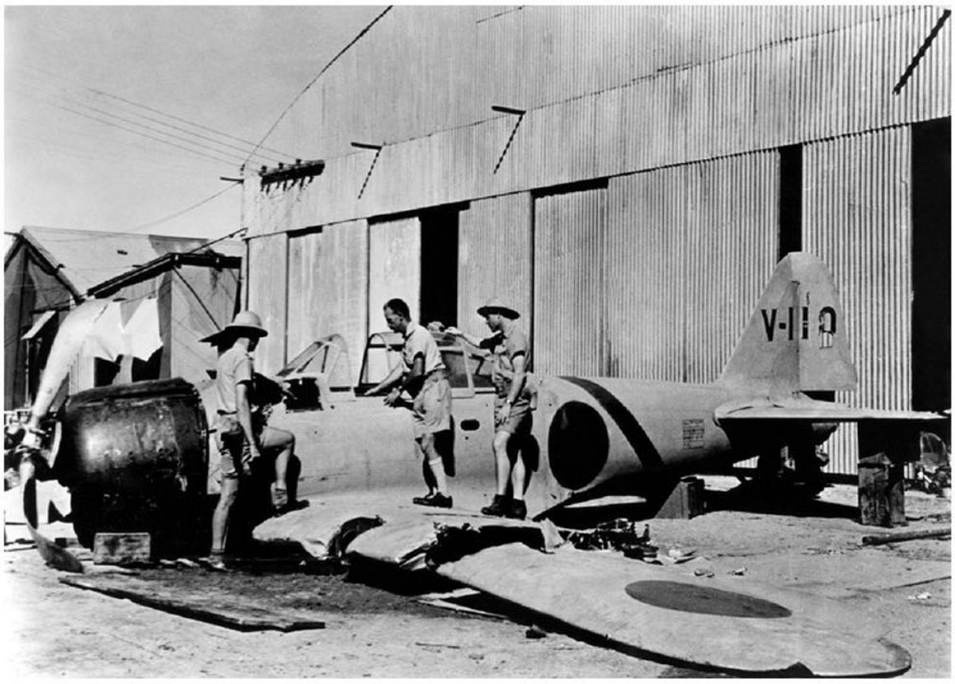
La fatigue des corps et des machines liée à ces vols interminables et la farouche résistance de l'aviation américaine agissent comme un broyeur sur ses effectifs.
Comme si cela n'était pas suffisant, la Tainan doit exécuter des missions sur « Rabi », deux aérodromes situés au bord de la baie de Milne (Gurney et Turnbull), à l'extrémité Sud-Est de la Nouvelle-Guinée, en préparation d'un débarquement. La première expédition se déroule le 11 août, les Zéro revendiquant sept victoires pour la perte d'un des leurs. Le 22 août, la Tainan, renforcée par la section de chasse de la 2e *Kû*, première unité à être équipée du A6M3 Modèle 32, est transférée à Buna. Le 26 août ne sera pas son jour de chance. Un groupe de P-400 du 80th *Fighter Squadron* patrouillant aux abords de Buna aperçoit les « Hap » de la 2e *Kû* en train de décoller et les coiffe aussitôt. Les Américains revendiquent six victoires, ce qui cadre assez bien avec les pertes japonaises, qui s'élèvent à quatre Zéro abattus (faisant trois tués) et plusieurs autres endommagés. Le lendemain, ce sont cinq appareils de la Tainan qui ne rentrent pas

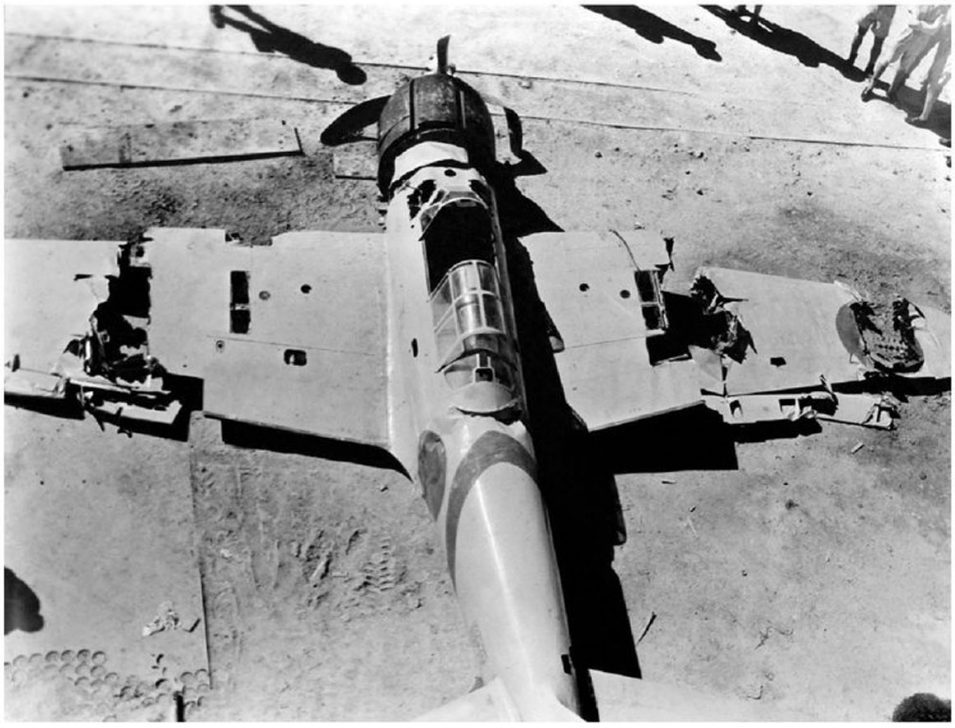
◀ La piste de Kokoda, qui relie Buna à Port Moresby, est fort éloignée des cartes postales touristiques. Longue de près de 100 km, elle traverse la chaîne Owen Stanley à plus de 2 100 m et s'enfonce dans une jungle particulière inhospitalière, où s'épanouissent des colonies de moustiques porteurs de la malaria. Si elle est aujourd'hui fréquentée par les amateurs de trekking, ni les soldats japonais ni les soldats australiens, que l'on voit ici en train de fabriquer un « pont » plus solide que l'original, n'ont beaucoup apprécié les activités au grand air que leur ont offertes leurs états-majors.

d'une mission sur « Rabi », victimes des P-39 du 41st *Fighter Squadron*.
Le débarquement a bien lieu dans la nuit du 25 août, mais, rencontrant une opposition déterminée, les assaillants rembarquent le 6 septembre. C'est le point le plus méridional qu'atteindront jamais les troupes japonaises.

OPÉRATION « PESTILENCE »

– Où donc se trouve Guadalcanal ? me demanda le second maître Hatori, ailier de ma deuxième section.
– Je n'en sais fichtrement rien, dis-je. Quelqu'un ici connaît-il l'emplacement de Guadalcanal ? lançai-je à la cantonade.
Personne ne répondit. Seulement des hochements de tête.
– Personne ne le sait, reprit Hatori. Ce ne doit donc pas être très important.
Sakai, qui a rapporté cette anecdote dans ses mémoires, ne va pas tarder à avoir une réponse à sa question. Guadalcanal, un nom qu'il ne sera pas près d'oublier, ni lui ni des centaines de ses camarades, dont beaucoup laisseront leur vie dans cet enfer.
Les Salomon forment un archipel de quelque 990 îles réparties sur une surface couvrant 28 400 km². Les îles du Sud sont placées sous protectorat britannique en 1893, tandis que Buka et Bougainville restent allemandes jusqu'à leur conquête par les Australiens en 1914.
Le 3 mai 1942, les Japonais débarquent à Tulagi et s'intéressent de près à l'île voisine de Guadalcanal. En juin, ils envoient un détachement pour essarter la brousse dans le nord-ouest de l'île, près de Lunga Point, avec l'intention manifeste d'y construire un aérodrome. En effet, avec les quatre porte-avions qui viennent d'être perdus à Midway, la supériorité aérienne en prévision de l'invasion de la Nouvelle-Calédonie, des Fidji et des Samoa, qui a dû être retardée, ne peut plus être obtenue que par des avions terrestres.
Les Américains ne peuvent pas rester passifs devant une telle menace qui met en péril leurs lignes de communication entre Nouméa et l'Australie. Les vieilles rivalités ressurgissent. MacArthur (*Supreme Commander of the Southwest Pacific Area*) pense qu'il serait préférable de débarquer à Rabaul tout de suite. Nimitz (*Commander in Chief US Pacific Fleet*) considère que l'on ne peut atteindre Rabaul que par les Salomon. MacArthur estime que les Salomon étant englobées dans le Sud-Ouest Pacifique, c'est à lui que doit revenir le commandement de l'opération. L'amiral King (*Commander in Chief US Navy*) lui rétorque qu'en Europe, c'est l'Armée qui mène la danse, mais que le Pacifique, c'est l'affaire de la Marine – avec ou sans l'Armée.
C'est dans cette ambiance délicieusement délétère qu'est décidée l'opération « Watchtower », bien vite rebaptisée de manière officieuse mais plus appropriée, opération « Pestilence ». Si les Marines espèrent y découvrir le paradis sur terre, ils y trouveront un enfer vert, torride et humide, exhalant des relents de pourriture, où une luxuriante végétation permet l'épanouissement serein d'une importante colonie de moustiques porteurs de la malaria.
Tulagi, la moins inhospitalière des grandes îles, est gardée par 2 300 soldats japonais et surveillée par un détachement d'hydravions. De l'autre côté du détroit qui sépare Tulagi de Guadalcanal, quelque 1 400 hommes du génie s'affairent pour construire un aérodrome près de Lunga Point, jugé indispensable par le grand quartier général impérial pour consolider ses positions dans les Salomon.





▲ Deux images du A6M2 du maître Maeda Yoshimitsu de la Tainan *Kôkûtai*, crashé entre Lae et Port Moresby, le 28 avril 1942. En voulant mitrailler à basse altitude une petite embarcation, son aile a heurté un cocotier et l'avion a terminé sa course dans une plantation. Maeda sera rapidement fait prisonnier. Les ailes du Zéro seront découpées par l'équipe de récupération pour que l'épave tienne dans un camion (!) et de nombreux instruments seront chapardés par des chasseurs de souvenirs. De ce fait, il n'aura aucune valeur pour l'*Air Technical Intelligence Unit* auquel il sera finalement remis.

MISSIONS SUR GUADALCANAL

L'opération « Watchtower » est lancée le 7 août 1942. Premier débarquement amphibie américain dans le Pacifique, elle est pour le moins bricolée à la va-vite, mais l'affaire est rondement menée et Tulagi est conquise en trois jours sans grande opposition.

Mitsubishi A6M3 Modèle 32
Quartier-maître Itoh Kiyoshi
3e *Kôkûtai*
Balikpapan (Boméo), février 1942.

Sur Guadalcanal, le débarquement se déroule également sans souci majeur. Les hommes du Génie, n'ayant que leurs pelles et leurs pioches pour se défendre, s'enfuient dans la jungle, abandonnant précipitamment leurs bols de riz que les Marines trouvent encore chauds. Le terrain d'aviation est aux trois quarts achevé, avec sa tour de contrôle érigée et son générateur en état de fonctionner.

L'état-major japonais est pris de court. Pour opérer une contre-attaque immédiate, le 25e Groupe aérien décommande une opération sur la Nouvelle-Guinée pour envoyer 27 G4M « Betty » de la 4e *Kû* escortés par la Tainan *Kû*, qui sont placés sous les ordres du lieutenant de vaisseau Nakajima Tadashi. Sakai Saburô, qui commande la dernière section, témoigne :

« Nous avons calculé la distance entre Rabaul et Guadalcanal. Quelques pilotes ont sifflé de surprise. Neuf cents kilomètres ! Il nous fallait parcourir cette distance jusqu'à la tête de pont ennemie, engager les chasseurs et revenir. On n'avait jamais fait ça, mille huit cents kilomètres [6], sans tenir compte du combat ou du mauvais temps, qui, tous deux, consomment beaucoup de carburant. »

Nakajima, qui s'attend à perdre la moitié de ses effectifs, souhaite n'emmener que ses douze meilleurs pilotes. Après de longs palabres avec le commandant de la 4e *Kû*, qui espère une escorte plus musclée, un compromis est trouvé : 18 *Reisen* sont mis à sa disposition. À noter que le futur grand as de la Marine, le maître principal Nishizawa Hiroyoshi, sera l'ailier du chef du dispositif. Les pilotes reçoivent l'instruction de se poser à Buka au retour en cas de problème.

Grossière erreur d'appréciation de la Marine impériale, aucun terrain n'a été aménagé entre Rabaul et Guadalcanal ; elle s'empressera de réparer cette omission, mais, en attendant, les pilotes de la Tainan *Kû* sont contraints de battre le record du monde de distance pour un chasseur monoplace armé.

Les bombardiers et leur escorte (rapidement réduite à 17 appareils) décollent à partir de 08h06 et arrivent sur Tulagi à 11h16, non sans quelques petites mésaventures, comme le narre Sakai :

« Le soleil frappait fort sur la verrière. La chaleur m'avait donné soif et, comme nous avions encore un peu de temps avant d'atteindre la zone ennemie, j'ai attrapé une bouteille de soda. Je l'ai ouverte sans réfléchir : j'avais oublié les effets de l'altitude. À peine eussé-je percé le bouchon que le soda a jailli en geyser sous la pression amplifiée par la raréfaction de l'air. En un rien de temps, le liquide poisseux s'était répandu dans tout l'habitacle. Par bonheur, le fort courant d'air qui balayait le poste de pilotage le sécha instantanément. Mais le sucre s'était cristallisé sur mes lunettes et je n'y voyais plus rien ! [...] J'ai passé les quarante minutes suivantes à nettoyer mes lunettes, le pare-brise et mes instruments. Je ne m'étais jamais senti aussi ridicule. Mon avion zigzaguait dans la formation, tandis que, sous le coup de l'énervement, je frottais de plus en plus fort. »

Les Zéro se présentent sur Guadalcanal à 6 000 m, alors que les bombardiers, qui ne parviennent pas à repérer les plages de

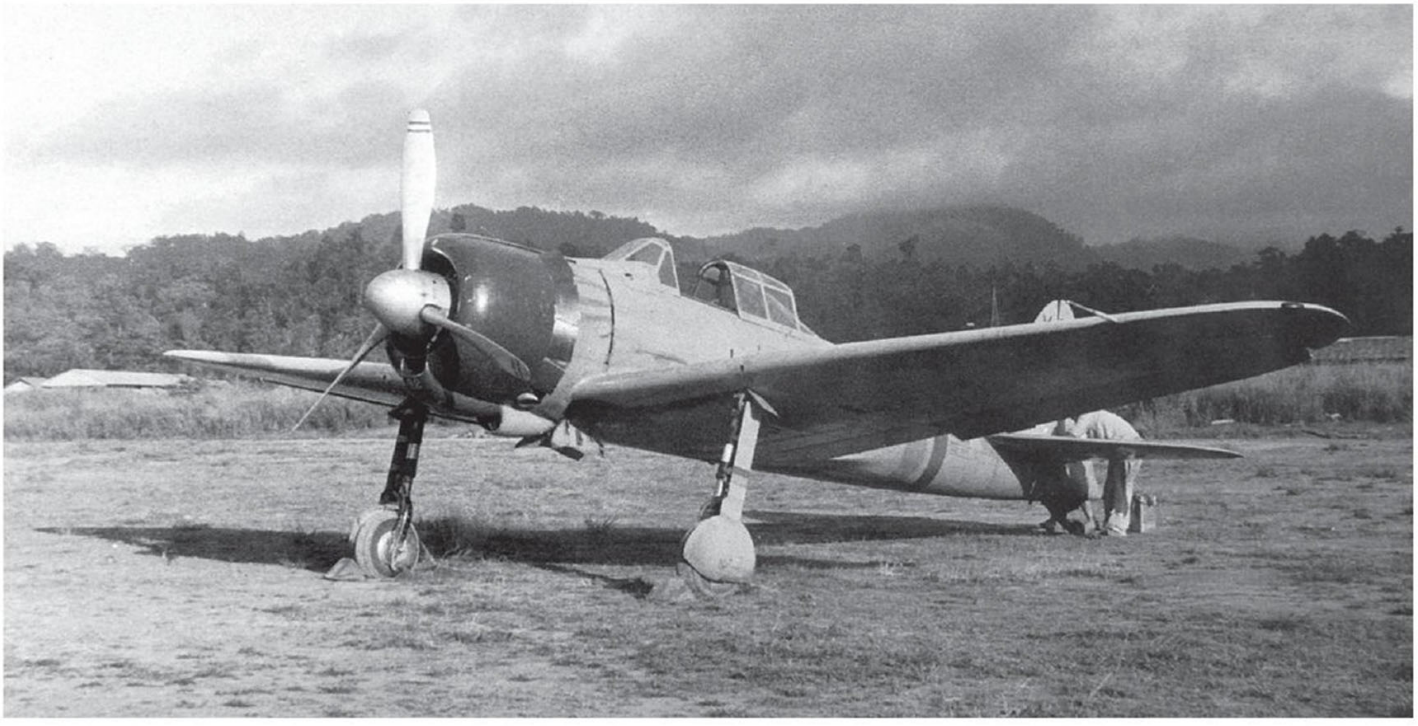
[6] Dans ses mémoires, Sakai sous-estime la distance entre Rabaul et Tulagi. Elle est en fait de 1 040 km, soit un aller et retour de plus de 2 000 km.

▼ et ▶ Deux photos d'un A6M2 de la 3e *Kôkûtai* à Lakunai (Rabaul), fin 1942.

débarquement en raison de la couche nuageuse, s'en prennent à un croiseur lourd au large, sans succès.
Mais l'aviation américaine fait bonne garde :
« Sans crier gare, six chasseurs ont émergé du soleil comme s'ils venaient juste d'apparaître dans le ciel. Un simple coup d'œil m'a révélé qu'ils étaient un peu plus rondouillards que les autres avions américains que nous avions déjà rencontrés. Ils étaient peints de couleur olive et seul le dessous des ailes était blanc. Des Wildcat. Les premiers chasseurs Grumman que j'aie jamais vus. »
Délaissant les Zéro, les F4F-4 de la VF-5 (*Saratoga*) piquent sur les bombardiers. Ils en revendiquent quatre, tandis que la DCA des croiseurs en abat deux autres. La VF-6 (*Enterprise*) se joint à la bagarre et en revendique trois autres. La 4e *Kû* perd quatre G4M, deux autres s'écrasant au retour. Les F4F engagent alors le combat contre les chasseurs japonais.
« Un Wildcat, seul, poursuivait trois Zéro, tirant de courtes rafales sur les avions japonais qui se débattaient frénétiquement. Les quatre appareils avaient engagé un combat tournoyant sauvage en virant serré sur leur gauche. Les Zéro auraient dû venir à bout du Grumman sans problème, mais à chaque fois qu'un Zéro cadrait le Wildcat dans son viseur, l'avion ennemi basculait brusquement et revenait se placer dans la queue d'un Zéro. Je n'avais jamais vu un pilote de cette trempe jusqu'à présent. »
Sakai va pourtant devoir l'affronter. Par cinq fois, il l'engage dans un combat en spirale. La sixième fois est fatale au pilote américain. Sakai se rapproche du F4F désemparé.
« J'ai ralenti jusqu'à ce que nos deux avions volent aile dans aile. J'ai ouvert ma verrière pour mieux voir. Celle du Wildcat était déjà ouverte et je pouvais voir le pilote très distinctement. C'était un homme assez fort avec un visage rond. Il portait un uniforme kaki. Il m'a paru plutôt âgé, en tout cas moins jeune que je ne le croyais. Pendant quelques secondes, nous avons maintenu cette formation étrange en nous dévisageant. »
Sakai donne le coup de grâce au Wildcat en visant soigneusement pour ne pas toucher le pilote. Celui-ci saute en parachute près de la côte de Guadalcanal. Il s'agit du *Lieutenant* James J. Southerland (31 ans) de la VF-5, vainqueur quelques minutes plus tôt de deux « Mitsubishi 97 ». Il rejoindra les troupes américaines à travers la jungle une semaine plus tard avec l'aide des indigènes. Southerland deviendra par la suite un as avec 5 victoires confirmées.
Trois Wildcat de l'*Enterprise* ne rentreront pas, deux autres effectueront un atterrissage forcé (pilotes saufs). Le *Saratoga* perd cinq appareils et trois pilotes.
Regroupant trois autres *Reisen*, Sakai rétablit à 2 100 m, quand, au détour d'un nuage, il tombe sur un SBD Dauntless isolé. Loin d'être effrayé, le bombardier en piqué attaque le premier. Sakai manœuvre avec habileté et reprend la main.
« Je me suis rapidement rapproché et j'ai tiré. Le mitrailleur arrière a jeté les bras en l'air et s'est effondré sur son arme. J'ai ramené lentement le manche et mes obus ont ravagé le moteur. Le SBD a roulé plusieurs fois sur sa gauche, puis est parti en abattée. Yonekawa a vu le pilote sauter. C'était ma sixième victoire. »
L'équipage de ce SBD-3 de la VS-71 se composait du *Lieutenant* Dudley H. Adams (pilote, blessé et récupéré par un destroyer) et de l'*Aviation Radioman 3/c* Harry E. Elliott (mitrailleur, tué).

DIFFICILE RETOUR

La grande explication au-dessus de Guadalcanal n'est pas encore terminée. Sakai s'approche d'un groupe de huit avions qu'il prend pour des Wildcat. Satisfait de les voir voler groupés, il s'apprête à ouvrir le feu lorsqu'il découvre que ce sont des Avenger (en fait, ce sont des SBD Dauntless de la VS-5). S'ils ont resserré leur formation, c'est parce que les mitrailleurs arrière l'ont vu et l'attendent de pied ferme.
« Il n'y avait plus qu'une chose à faire : continuer et tirer dans le tas. J'ai écrasé le bouton de tir. Presque au même moment, toutes les mitrailleuses des Avenger se sont mises à cracher le feu. Le rugissement sec des mitrailleuses et l'aboiement des canons couvraient tous les autres bruits. Les avions ennemis n'étaient plus qu'à vingt mètres de moi quand des flammes ont jailli de deux d'entre eux. C'est tout ce que j'ai pu voir. Une violente explosion a pulvérisé mon corps. C'était comme si des couteaux avaient été sauvagement enfoncés dans mes tympans ; le monde a pris feu et je suis devenu aveugle. »
Recouvrant lentement ses sens, Saburô se retrouve dans un avion durement secoué, dont le pare-brise a volé en éclats, ses lunettes ayant été également cassées. Le côté gauche paralysé, aveugle de l'œil droit, saignant abondamment, souffrant atrocement d'une blessure à la tête, il pense qu'il ne pourra même pas atteindre Buka. Et pourtant ! il parviendra à regagner Rabaul, mais devra passer cinq mois à l'hôpital.
La « victoire » est généralement attribuée à Harold I. Jones (sans indication de grade), mais l'ouvrage *USN credits for the destruction of enemy aircraft in air-to-air combat WW2* de Frank J. Olynyk ne mentionne pas ce nom, mais celui de l'*Aviation Machinist's Mate 2/c* H. H. Caruthers, mitrailleur du *Lieutenant* Carl H. Horenburger (à noter qu'à cette époque, dans l'US Navy, les victoires des mitrailleurs ne sont pas partagées avec leur pilote). Horenburger et Caruthers étaient alors à bord d'un SBD-3 de la VS-5 pour une raison inconnue, parce qu'ils appartenaient en fait à la VB-6.



▲ Départ en mission d'un A6M2 de la Tainan *Kôkûtai* depuis Lakunai (Rabaul), en 1942. L'appareil au premier plan était codé V-153. L'inscription sur le fuselage indique qu'il avait été financé par une contribution privée.

Les deux « Avenger » seront accordés à Sakai. En tout, la Tainan *Kû* revendique 36 victoires, plus quelques probables, pour la perte des matelot breveté Yoshida Mototsuna et matelot Nishiura Kunimatsû, portés disparus, trois autres Zéro, dont celui de Sakai, revenant dans un triste état. Contrairement à ce que ce dernier a écrit dans ses mémoires, seul Nakajima Tadashi est revenu sans victoire : « Nakajima râlait furieusement quand il est rentré à Rabaul ; il avait été contraint de piquer et de s'enfuir pour sauver sa peau. » Et pour cause, il avait fait connaissance avec la « Thach Weave ».
Nishizawa revient avec six victoires (probablement des F4F de la VF-5, dont ceux des *Lieutenant* Hebert S. Pete, qui regagnera le *Saratoga*, *Ensign* Joseph R. Daly, gravement brûlé et parachuté, et *Lieutenant (jg)* William M. Holt, tué). Plusieurs pilotes revendiquent des triplés, dont l'enseigne de vaisseau Sasai Jun-ichi, qui sera abattu et tué au-dessus de Guadalcanal, le 26 août 1942, lors d'un combat avec la VMF-223 et peut-être même par l'as des Marines, le *Captain* Marion E. Carl ; Sasai totalisait alors entre 27 et 54 victoires, selon les sources.
À noter en passant que les Américains ne perdent que onze avions.

HENDERSON FIELD

La perte de 20 % de ses chasseurs inquiète l'amiral Fletcher, qui signifie son intention de retirer ses précieux porte-avions qui couvrent les Marines. La conférence qui se tient à bord du navire de l'amiral Turner, responsable de la *Task Force*, en ce soir du 7 août 1942, est plutôt houleuse. Elle s'achève peu après minuit, quatre-vingt-dix minutes avant que l'enfer ne se déchaîne.
Pressé par Yamamoto d'en finir au plus vite, le vice-amiral Mikawa, faisant preuve d'une coupable pusillanimité, manque une occasion en or qui s'offre à lui d'écraser la flotte américaine à Guadalcanal dans la nuit du 7 au 8 août dans ce qui deviendra « la bataille de Savo ».
Les raids aériens se poursuivent dans la journée du 8 et les jours suivants, tandis que les Seabees (phonétique pour C.B., *Construction Battalion*) mettent les bouchées doubles pour terminer le terrain d'aviation de Lunga Point.
Pendant ce temps, les troupes du colonel Ichiki Kiyano, entraînées par leurs officiers, sabre au clair, les exhortant au cri de « Banzai ! », chargent sans relâche baïonnette au canon et se font systématiquement massacrer par les mitrailleuses du 1st *Marine Regiment*, dans la nuit du 19 au 20 août.

La base de Lunga Point est achevée le 20 août et accueille avec soulagement (il n'y avait plus de couverture aérienne depuis le départ des porte-avions, le 9 août) ses premiers locataires : dix-neuf F4F-4 de la VMF-223 (*Captain* John L. Smith) et douze SBD-3 de la VMSB-232 (*Major* Richard D. Mangrum). Ce sont deux unités des Marines, mais l'USAAF ne tardera pas à arriver sur ce nouveau terrain baptisé Henderson Field, en mémoire du *Major* Lofton R. Henderson, abattu et tué à Midway à la tête de l'escadrille VMSB-241. Bientôt se constitue une petite force aérienne qui est rapidement surnommée « Cactus Air Force », « Cactus » étant le nom de code de Guadalcanal.
Le lendemain de leur arrivée, les F4F engagent leur premier combat contre 13 Zéro qui escortent 26 G4M. Trois chasseurs japonais sont revendiqués. Smith remporte la première de ses dix-neuf victoires dans le Pacifique. Un seul Wildcat est perdu, celui du *Technical Sergeant* John D. Lindley, qui effectue un atterrissage forcé.

BATAILLE DES SALOMON ORIENTALES

Le grand état-major impérial comprend que, désormais, s'il veut reconquérir Guadalcanal, il doit s'attendre à livrer une bataille majeure. Son erreur sera alors de vouloir s'accrocher à tout prix à la fois en Nouvelle-Guinée, à Guadalcanal et aux Aléoutiennes. Il se lance dans une bataille d'attrition qu'il n'a ni les moyens humains ni industriels de gagner.
Yamamoto met sur pied l'opération « KA » pour reconquérir Guadalcanal. Il décide de faire route depuis Truk avec sa puissante Flotte combinée, tandis que la 11e Flotte aérienne est envoyée en renfort à Rabaul en provenance de Tinian. Toutes les nuits, un convoi solidement encadré par les destroyers du contre-amiral Tanaka Raizo, traversant *The Slot* [7], déverse des renforts à Guadalcanal. Ces convois sont bien vite surnommés « Tokyo Night Express » par les soldats américains.
À l'aube du 23 août 1942, tous les ingrédients pour une nouvelle confrontation aéronavale majeure sont réunis. Elle passera à la postérité sous le nom de « bataille des Salomon orientales ». D'un côté, deux porte-avions d'escadre, les *Zuikaku* et *Shokakû*, à environ 250 km à l'ouest de Guadalcanal, accompagnés par le porte-avions léger *Ryûjô*, un peu plus en arrière ; et de l'autre, les porte-avions USS *Enterprise* (CV-6), *Saratoga* (CV-3) et *Wasp* (CV-7), à 200 km à l'est de l'île, et le *Hornet* (CV-8) qui fait route depuis Pearl Harbor. Estimant que la bataille va s'engager sous peu, le *Rear Admiral* Frank

[7] Littéralement « la fente », surnom donné par les Américains à l'étroit chenal allant de Bougainville à Guadalcanal.

◥ Sakai Saburô est l'as japonais le plus connu en Occident, en grande partie grâce à la traduction de son autobiographie en plusieurs langues (*Samouraï*, en français). Il n'en est pas moins l'un des grands as de la Marine impériale, dont le palmarès oscille entre 33 et 64 victoires en fonction des sources. Il revendique sa première victoire en Chine, le 5 octobre 1938, et son dernier combat aura lieu contre des B-32 Dominator au-dessus de Tokyo, le… 17 août 1945 !

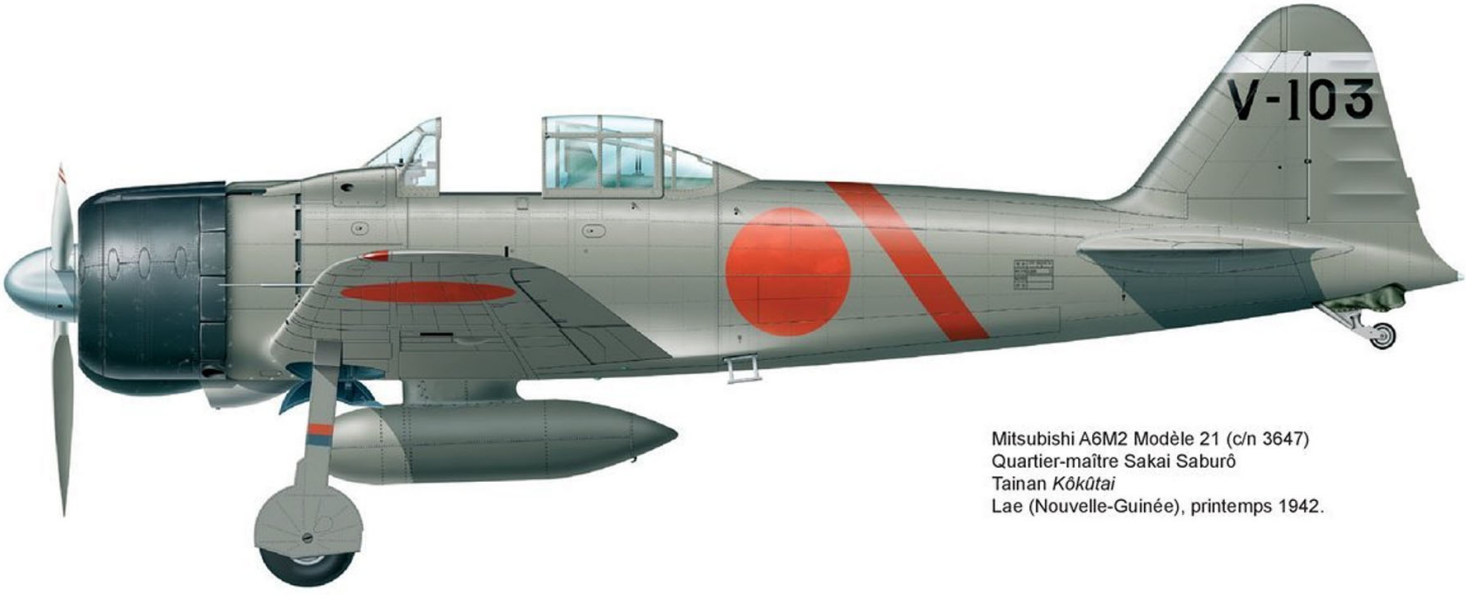
J. Fletcher commet la même erreur qu'à Midway en divisant ses forces et décide de faire ravitailler le *Wasp* en l'envoyant avec son groupe vers le sud. Il le regrettera amèrement.
D'intensives recherches menées dès l'aube du 24 août ne donnent aucun résultat. Vers 10h00, un PBY Catalina repère le *Ryûjô*, qui est attaqué peu après par des B-17. Peu satisfait par ces informations, Fletcher hésite à engager ses forces sur ce mince objectif. Il envoie les SBD de l'*Enterprise* en reconnaissance jusqu'à 350 km au nord et à l'ouest de la *Task Force*. Pendant ce temps, les Japonais ne restent pas inactifs et la VF-5 abat deux de leurs hydravions de reconnaissance, dont un à 10 km de la *Task Force*. Les Américains ne peuvent ignorer qu'ils ont été découverts.
Les *Shokakû* et *Zuikaku* sont repérés par un SBD à 15h00, mais il faut attendre son retour à l'*Enterprise* pour que l'information soit portée à la connaissance de Fletcher. Les causes de ce retard ne sont pas connues, mais les directeurs des opérations se plaindront de l'indiscipline des pilotes qui ont encombré les trop rares fréquences radio avec un bavardage incessant et inutile, les empêchant de capter les informations vitales et de diriger efficacement les formations.

De manière réticente, Fletcher ordonne au *Saratoga* de faire décoller une vague offensive. À peine celle-ci s'est-elle formée et a mis le cap sur le *Ryûjô* que l'amiral est informé de la présence des deux porte-avions d'escadre.
À 16h49, les avions japonais sont repérés par les radars. Il s'agit de 10 Zéro et 27 « Val ». Ils sont chaudement attendus par 53 F4F-4 des VF-5 (*Saratoga*) et VF-6 (*Enterprise*). Malheureusement pour les Américains, tous ne pourront pas prendre contact avec l'ennemi.

LE « BIG E » EST TOUCHÉ

Au beau milieu de la mêlée, qui commence à 16h55, Fletcher fait décoller ses 11 derniers SBD et 6 TBF sur la suggestion de son chef de groupe Air, ce qui sauvera l'*Enterprise* d'une destruction certaine. Malgré le courage des pilotes de chasse, quelques bombardiers en piqué réussissent à passer et plantent trois bombes sur son pont juste à l'endroit où se trouvaient les SBD armés et ravitaillés quelques minutes auparavant. Le « Big E », comme on le surnomme affectueusement dans la Navy, est la proie d'un incendie, qui sera circonscrit, mais son gouvernail est bloqué, ce qui le rend vulnérable à une autre attaque.

Les Américains revendiquent 53 victoires aériennes (dont 45 attribuées aux VF-5 et VF-6), plus 42 avions descendus par la DCA, ce qui fait presque le triple de l'effectif engagé par les Japonais, qui ne perdent en fait « que » 25 appareils. Plusieurs pilotes sont crédités de doublés, mais deux vont faire mieux. Le *Lieutenant (jg)* Carlton B. Starkes (VF-5) se voit homologuer trois victoires et le *Machinist* Donald E. Runyon (VF-6) quatre. Ces deux pilotes atteignent le statut d'as avec le cumul de leurs victoires du 7 août. Les VF-5 et VF-6 perdent respectivement 4 et 3 F4F-4, faisant cinq tués.
Les quatre *Reisen* du *Shokakû* se partagent quatre victoires pour une perte. Les six du *Zuikaku*, commandés par le lieutenant de vaisseau Hidaka Saneyazu, en revendiquent six, mais perdent trois des leurs. Un pilote l'a échappé belle. En effet, le quartier-maître Komachi Sadamu du *Shokakû* est pris sous les mitrailleuses du *Lieutenant* Albert O. Vorse Jr. (VF-6), alors qu'il tente d'abattre un autre F4F. Il n'a, *a priori,* aucune chance de s'en sortir, mais il ne manque pas de ressources. Faisant semblant d'avoir été touché à mort, il part en vrille à plat depuis l'altitude de 2 000 m et ne rétablit qu'au ras des vagues. Vorse, certain de sa victoire, ne le suivra pas ; à court de carburant, il devra amerrir près du *Saratoga*. Komachi, un vétéran âgé de… 22 ans qui a connu Pearl Harbor et la mer de Corail, puis les durs combats de Rabaul et Truk, sera abattu par des F6F au-dessus de Guam, le 19 juin 1944, mais il survivra à la guerre. Il est crédité de 18 victoires.



Mitsubishi A6M2 Modèle 21 (c/n 3647)
Quartier-maître Sakai Saburô
Tainan *Kôkûtai*
Lae (Nouvelle-Guinée), printemps 1942.

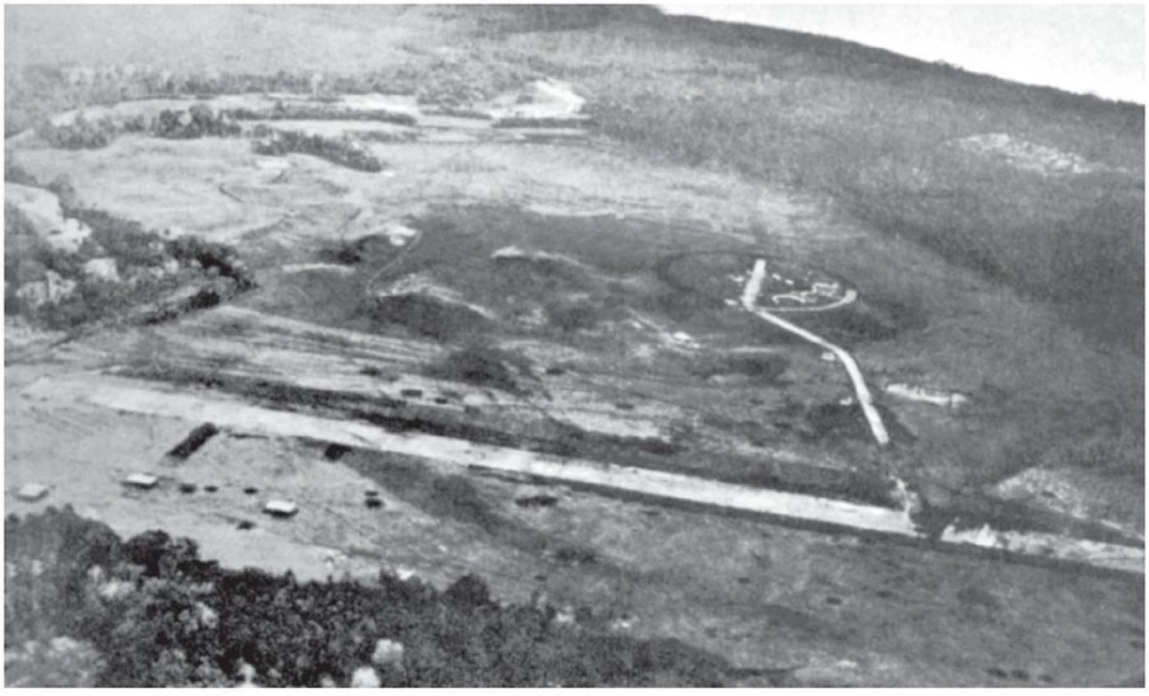
Le *Ryûjô* est coulé vers 17h00, sans une seule perte pour les SBD et TBF, en dépit de l'opposition des dix *Reisen* maintenus en couverture et qui revendiquent… onze victoires. C'est le cinquième porte-avions japonais envoyé par le fond en deux mois !
Pendant ce temps, la vague d'assaut lancée par le *Ryûjô* avant sa disparition se dirige vers Guadalcanal : six « Kate » escortés par quinze *Reisen*, commandés par le lieutenant de vaisseau Nôtomi Kenjirô. Elle est attendue de pied ferme par les Wildcat de la VMF-223. Profitant du double avantage de la surprise et de l'altitude, les pilotes américains envoient au bain les six torpilleurs et revendiquent huit Zéro. Le *Captain* Marion E. Carl profite de cette occasion pour devenir le premier as officiel de l'USMC. Deux pilotes US sont portés disparus. Orphelins de leur porte-avions, les *Reisen* survivants vont se poser à Buka.
Après un ultime engagement dans la soirée, qui voit le *Zuikaku* être endommagé par une bombe, l'opération « KA » est décommandée le lendemain matin par Yamamoto. Cette bataille s'achève par une victoire stratégique pour les Américains, qui peuvent ainsi consolider leurs positions dans les Salomon orientales en vue de la reconquête ultérieure de Rabaul. Elle marque aussi le début de la guerre d'usure que vont s'entêter à livrer les Japonais et qui transformera pour eux Guadalcanal en un véritable tonneau des Danaïdes.

De son côté, l'USS *Enterprise* est contraint de rallier Pearl Harbor et, après le torpillage du *Saratoga*, la protection des Salomon ne repose plus que sur les *Hornet* et *Wasp* [8], mais aussi sur la modeste « Cactus Air Force ». Par chance, les Japonais ayant aussi besoin de souffler, la bataille de Guadalcanal entre dans une phase plus calme, à peine troublée par le « Tokyo Express » qui apporte chaque nuit son lot de renforts destinés à l'origine à reprendre Henderson Field, mais en fait condamnés à être systématiquement hachés menu par les mitrailleuses des Marines.
Toutefois, le 26 août, l'aviation impériale revient sur Guadalcanal, quand le capitaine de corvette Sasai Jun-ichi mène huit *Reisen* de la Tainan *Kû* pour un nouveau raid. As aux 27 victoires (lui-même s'en attribuait 54), surnommé par ses camarades le « Richtofen de Rabaul » ou encore « coq de combat » en raison de son agressivité, Sasai est porté disparu lors d'un combat avec des F4F de la VMF-223. Selon certains historiens, en fonction du recoupement des archives, il serait tombé sous les balles du grand as de l'USMC, le *Captain* Marion E. Carl, dont il aurait constitué l'une des deux victimes du jour (ses 6e et 7e victoires sur un total final de 18,5).

LA BATAILLE DE SANTA CRUZ

Début octobre 1942, une escadre, placée sous les ordres du vice-amiral Kondô Nobutake, se prépare à une nouvelle action dans les Salomon. Yamamoto veut à tout prix venir à bout de ces obstinés Marines. Elle n'inclut que trois porte-avions légers, les *Hiyô, Junyô* (21 *Reisen*, 18 « Val » et 9 « Kate » chacun) et *Zuihô* (21 *Reisen* et 6 « Kate »), mais elle compte sur l'appui des *Shôkaku* et *Zuikaku.* Le *Hiyô*, qui sort tout juste des chantiers navals est victime d'une avarie et doit regagner Truk en se délestant au passage d'une partie de ses avions à Rabaul, l'autre partie venant renforcer le *Junyô*.
Les premières escarmouches se déroulent le 17 octobre, quand 9 *Reisen* du *Junyô*, escortant 8 « Val » sur Guadalcanal, se heurtent aux F4F de la VMF-121. Les Japonais revendiquent 6 victoires sans perte (les Américains ne perdent aucun avion), mais les 8 bombardiers en piqué sont tous envoyés au bain. Le lendemain, le *Captain* Joseph J. « Joe » Foss (VMF-121) obtient le statut d'as après un triplé (dont deux Zéro).

▲ Quelques as de la Tainan *Kôkûtai*. Au premier plan, de gauche à droite : enseigne de vaisseau Sasai Jun-ichi († 26.08.42, de 27 à 54 victoires), lieutenant de vaisseau Kawai Shirô (commandant la 2e *Chutai*, env. 12 victoires) et capitaine de corvette Kozonô Yasuna. Derrière, quartier-maître Sakai Saburô et maître Nishizawa Hiroyoshi († 25.10.44, as des as japonais, de 147 à 87 victoires).



▶ Le terrain de Lunga Point sur Guadalcanal en cours d'aménagement par les Japonais en juillet 1942. Capturé et achevé par les Américains, il deviendra le célèbre Henderson Field.

Mitsubishi A6M3 Modèle 32 (c/n 3030)
2e *Kôkûtai*
Buna (Nouvelle-Guinée), août 1942.

Le 18 octobre se déroule un événement qui peut sembler mineur. Lassé par l'attitude négative du *Vice Admiral* Robert L. Ghormley, COMSOPAC (*Commander South-West Pacific*), le chef d'état-major de la Marine le remplace par le *Vice Admiral* William F. Halsey, dont le surnom de « Bull » (taureau) évite de s'appesantir sur le caractère bien trempé du personnage – une sorte de Patton marin. En fait, cette décision sera lourde de conséquences sur la suite des opérations navales et aéronavales dans le Pacifique. D'ailleurs, quand la flotte japonaise est repérée le 25 octobre, son premier ordre du jour est aussi simple que direct : « Attaquez ! Je répète, attaquez ! ».

Le 26 octobre 1942, alors que les *Shôkaku* et *Zuikaku* ont rejoint l'escadre de Kondô, commence la bataille de Santa Cruz, quatrième et dernier affrontement aéronaval avant celui de la mer des Philippines, en juin 1944.

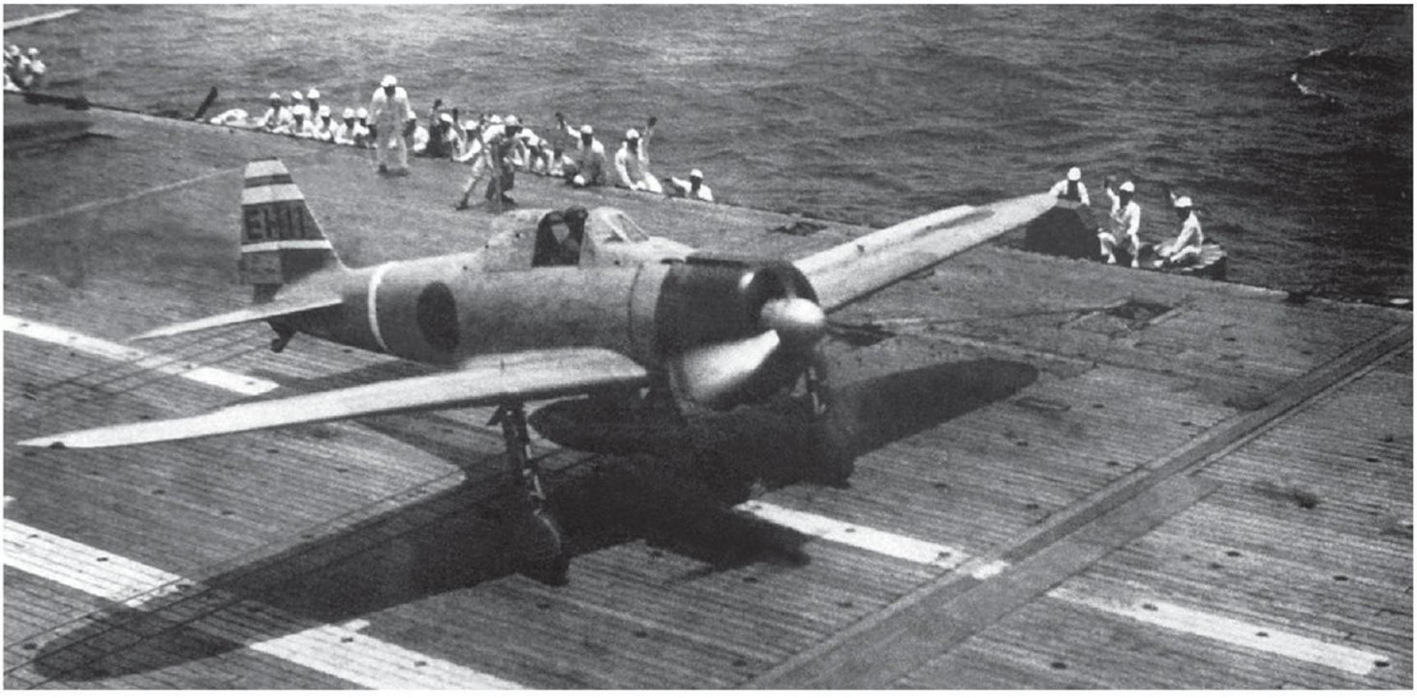
À 04h50 (GMT + 5), un hydravion de reconnaissance japonais repère l'un des deux porte-avions américains. En effet, deux jours plus tôt, l'*Enterprise* a rejoint le *Hornet*, formant une nouvelle *Task Force* commandée par le *Rear Admiral* Thomas C. Kinkaid. Ce n'est qu'à 05h20 que 74 appareils japonais prélevés sur trois porte-avions peuvent décoller, le retard étant imputable aux incertitudes sur la position exacte de la *Task Force* américaine. Kinkaid, mieux renseigné, a pu être plus rapide à la détente, car, à 04h52, une vague lancée par le *Hornet* se présente à la verticale du *Zuihô*.

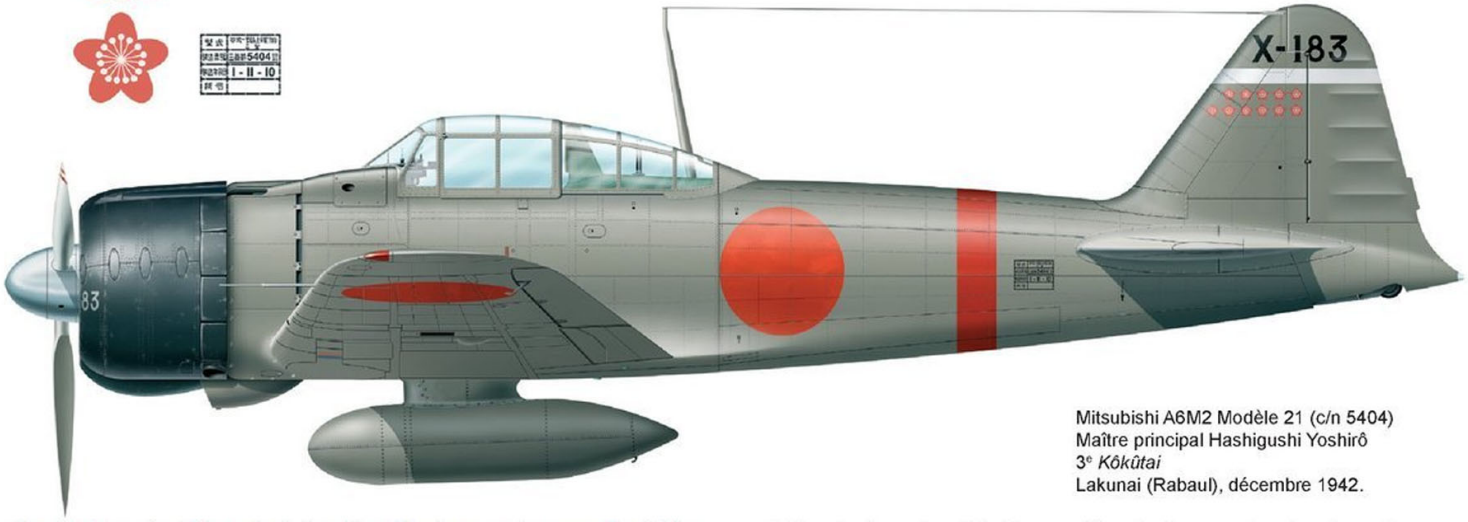
Pendant ce temps, l'*Enterprise* a fait décoller 8 F4F de la VF-10, 3 SBD de la VB-10 et 8 TBF de la VT-10. En cours de route, les deux formations se croisent ! Les neuf *Reisen* du *Zuihô*, menés par le lieutenant de vaisseau Hidaka Moriyasu, bénéficiant de l'effet de surprise, revendiquent la totalité de la formation américaine… En fait, ils en abattent huit, dont trois F4F, mais les pilotes de chasse américains ripostent et revendiquent quatre « Nagoya Zero », dont un est homologué au commandant de la VF-10, le *Lieutenant Commander* James H. Flatley Jr. :

« Je commandais la section chargée de la protection des TBF de la TORPEDO TEN. Le *Lieutenant (jg)* Leppla, qui commandait la section protégeant les bombardiers de la BOMBING TEN, a averti par radio que sa section était attaquée par des chasseurs ennemis. Je ne pouvais pas abandonner les torpilleurs pour venir à son aide. Il n'est pas rentré, lui et ses deux ailiers [*Lieutenant (jg)* John A. Leppla, tué, *Ensigns* A. E. Mead et R. E. Rhodes, faits prisonniers]. Des chasseurs ennemis ont alors surgi et nous ont engagés. Nous avons largué nos réservoirs et avons accepté le combat en prenant garde de bien respecter les consignes et de ne pas tomber dans le piège mortel d'un combat tournoyant.

[8] Il sera coulé par le sous-marin I-19 entre Espiritu Santo et Guadalcanal, le 15 septembre 1942. Le *Saratoga* reviendra en opérations en décembre.

▼ Décollage depuis le *Shôkaku* du lieutenant de vaisseau Shingô Hideki lors de la bataille de Santa Cruz, le 26 octobre 1942. Il commandait la section de chasse (*Hikôtai*) de son porte-avions. Particulièrement chevronné, Shingô avait été le premier commandant de la Tainan *Kû*.





Mitsubishi A6M2 Modèle 21 (c/n 5404)
Maître principal Hashigushi Yoshirô
3e *Kôkûtai*
Lakunai (Rabaul), décembre 1942.

Ils n'ont pas insisté, mais j'ai vu l'un d'entre eux s'en prendre à l'un de nos torpilleurs. J'ai piqué à sa suite et je l'ai encadré dans mon collimateur. Quelques secondes plus tard, il prenait un bain. J'ai appelé mes équipiers pour nous regrouper et poursuivre notre mission. »

La vague de l'*Enterprise* ne connaîtra aucun succès, mais ce n'est pas le cas de celle du *Hornet*, dont deux SBD perforent le pont d'envol du *Zuihô*, l'obligeant à faire retraite. Les autres, délaissant le *Zuihô* enveloppé dans la fumée, placent trois coups au but sur le *Shôkaku* et sur le croiseur lourd *Chikuma*, les contraignant, eux aussi, à repartir immédiatement vers Truk. La VF-72 du *Lieutenant Commander* Henry G. Sanchez est prise à partie par les *Reisen* en patrouille de couverture. Trois F4F sont abattus pour la revendication de trois Zéro sûrs (deux sont effectivement perdus). Cependant, à leur retour, les survivants ont la mauvaise surprise de trouver le *Hornet* transformé en brûlot.

À la suite d'un déficit de communication, les Wildcat maintenus en couverture ne sont avertis de l'arrivée des premiers avions japonais que quand ils les aperçoivent, autant dire trop tard. Tandis que le *Hornet* est atteint par deux torpilles et six bombes (un « Val » endommagé par la DCA s'écrasant volontairement sur le pont), les huit *Reisen* du *Zuikaku*, commandés par l'enseigne de vaisseau Shirane Ayao, et les quatre du *Shôkaku* engagent le combat avec les F4F. Ils revendiquent 17 victoires pour la perte de 3 des leurs.

Derrière arrivent 24 avions du *Shôkaku* (dont 5 *Reisen*), 20 du *Zuikaku* (dont 4 *Reisen*) et 29 du *Junyô* (dont 12 *Reisen*). Les torpilleurs et bombardiers en piqué s'en prennent à l'*Enterprise*, tandis que les Type 0 engagent un furieux combat contre les Wildcat et, en particulier, avec ceux de la VF-72 qui rentrent au bercail. Onze F4F présents sur le pont de l'*Enterprise* sont immédiatement lancés pour épauler les vingt-quatre encore en vol. Pendant que le « Big E » encaisse trois nouvelles bombes, dans le ciel, la bagarre fait rage.

Une troisième vague japonaise ravage le *Hornet*, qui doit être abandonné (il sera achevé par deux destroyers japonais pendant la nuit). L'aube du 27 octobre trouve l'*Enterprise* en bien mauvaise posture, avec son ascenseur avant bloqué en position haute et son pont encombré des avions du *Hornet*. Cependant, les Japonais ne sont pas en meilleur état. Ils n'ont perdu qu'un porte-avions léger, mais ont laissé 69 avions, dont 11 *Reisen*, dans l'aventure, ce qui représente près de la moitié des effectifs engagés. Les Américains déplorent la destruction de 74 avions, dont 23 Wildcat en combat et 10 autres qui ont coulé avec le *Hornet*.

Si la bataille de Santa Cruz s'achève sur un succès tactique japonais, car la perte du *Hornet* et la mise hors de combat temporaire de *l'Enterprise* limitent momentanément les ambitions américaines aux Salomon, elle n'en oblige pas moins la Flotte combinée à regagner Truk en raison des lourdes pertes subies par ses bâtiments de surface. Genda Minorû à propos de cette bataille :

« Par-delà les communiqués triomphalistes annonçant la destruction de quatre porte-avions et trois cuirassés américains, auxquels nous, les pilotes, ne faisions plus attention tellement ils étaient décalés avec notre réalité quotidienne (personne en haut lieu n'avait pris la peine de faire l'addition de nos "victoires" depuis la bataille de la mer de Corail : nous avions coulé plus de porte-avions que les Américains n'en avaient construits et il leur en restait encore quelques-uns !), nous nous rendions bien compte que la guerre d'usure que nous avions voulu imposer aux Américains dans les Salomon était en train de nous échapper. Ce dernier engagement [bataille de Santa Cruz] nous avait coûté beaucoup plus cher qu'une soixantaine d'avions, qui ont été bien vite remplacés. Ce qui n'a pas été possible de faire avec les dizaines d'équipages expérimentés qui n'étaient pas rentrés, parmi lesquels de nombreux chefs d'escadrille et de section, dont beaucoup avaient commencé leur carrière en Chine avant de se battre à Pearl Harbor, Midway et Guadalcanal. On a souvent dit, sans doute à juste titre, que la bataille de Midway avait été le tournant de la guerre du Pacifique, mais la bataille de Santa Cruz a marqué le début du déclin de notre aviation embarquée. »

▼ Un A6M2 de la Tainan *Kôkûtai* abandonné à Buna, fin 1942.

RETOUR EN NOUVELLE-GUINÉE

Le 1er novembre 1942, les flottilles de chasse terrestres sont renumérotées (voir encadré). Comme signalé dans le premier chapitre, la montée en charge des chaînes de montage, si elle suffit à combler les pertes, est beaucoup trop poussive pour permettre la création de nouvelles unités. Il est difficile d'estimer le nombre de Zéro alignés à cette date, d'autant que les dotations théoriques sont variables (allant de 48 à 60 avions) et, surtout, rarement

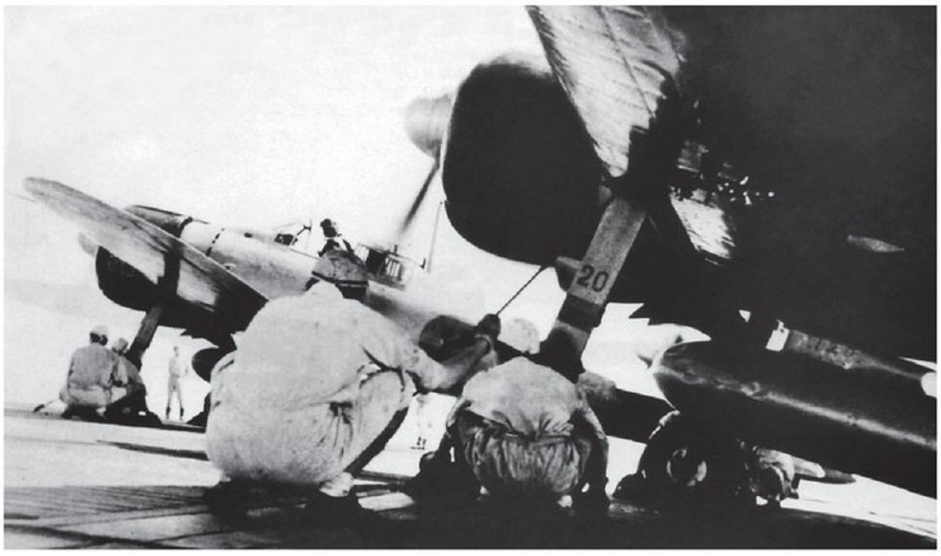
respectées. On peut cependant raisonnablement penser que la Marine impériale ne disposait guère de plus de 350 Zéro à cette date. On peut voir aussi que le Zéro a alors déserté les cieux de la Chine et même d'Indonésie et que ses unités sont largement concentrées autour de Rabaul et de la Nouvelle-Guinée.

Le 9 novembre, la 252e *Kû* du capitaine de corvette Yanamigura Yoshitana revient à Rabaul avec une partie de ses 60 A6M3 embarqués à bord du *Taiyô*. Héritière de la section de chasse de la Genzan *Kû*, elle remplace la 202e *Kû*, transférée aux Célèbes, ainsi que la 251e *Kû*. En effet, l'ex-Tainan *Kû*, épuisée, laminée, qui aura perdu au fil des combats la plupart de ses pilotes les plus chevronnés, doit être renvoyée au Japon pour y être reconstituée. Entre août et son retrait, elle a revendiqué 164 victoires, mais a enregistré la disparition de 32 pilotes. Elle sera reconstruite à Toyohashi autour des dix survivants de l'épopée de Rabaul.

La « 252 » effectue sa première mission deux jours après son installation, quand 11 de ses Zéro accompagnent une expédition comprenant d'autres machines des 263e et 582e *Kû* sur Guadalcanal. Ils revendiquent une victoire et reviennent sans casse. Les missions suivantes sont moins favorables, car la « 252 » perd deux chefs de patrouille chevronnés en deux jours, le lieutenant de vaisseau Yamamoto Shigehisa, grièvement blessé lors de l'atterrissage forcé de l'ensemble de sa section à cause du mauvais temps, le 12, et le lieutenant de vaisseau Suganami, tué par la chasse US, le 14. Quand la 252e *Kû* est envoyée à Roi-Namur (îles Marshall), début février 1943, son palmarès s'élève à 109 victoires pour la perte de 16 pilotes sur un contingent d'environ 60.

Depuis quelques mois, les unités de chasse de la Marine impériale ont délaissé la Nouvelle-Guinée (à l'exception de missions sporadiques) pour se concentrer sur Guadalcanal. Mais ce théâtre d'opérations va revenir au centre de leurs préoccupations, car une reconnaissance effectuée le 16 novembre 1942 montre que, non seulement les Alliés ont débarqué près de Buna, mais qu'ils sont en train de construire un aérodrome à moins de 80 km au sud-est de cette garnison de l'Armée impériale. Aussitôt, l'état-major nippon décide de renforcer la défense aérienne en Nouvelle-Guinée. Or, il se trouve qu'à ce moment, les flottilles de chasse, trop fortement sollicitées au-dessus des Salomon, sont au bord de l'épuisement et que le taux de disponibilité des *Reisen* est à son plus bas niveau. Néanmoins, dès le lendemain, les 252e, 253e et 582e *Kû* sont envoyées à Lae, ne laissant dans le secteur de Rabaul que la 204e *Kû* et les avions du *Hiyô*. Les combats qu'elles y livrent, même si elles parviennent à remporter quelques victoires, notamment contre les P-39 [9], érodent encore un peu plus à chaque fois leurs maigres effectifs. Gona tombera le 9 décembre et Buna le 14. La « 582 » rentre à Rabaul le 28 novembre.

Fin décembre 1942, la situation est devenue intenable pour les armées impériales, tant en Nouvelle-Guinée qu'à Guadalcanal. ■



▲ Une vue du pont du *Shôkaku* lors de la bataille de Santa Cruz.

[9] Les P-39/P-400 du Vth *Fighter Command* ont revendiqué 80 victoires au 31 décembre 1942, pour la perte d'autant des leurs et de 25 pilotes mis définitivement hors de combat.

RÉORGANISATION DES UNITÉS DE CHASSE ET LEURS BASES AU 01.11.1942

Le 1er novembre 1942 intervient une réorganisation des unités de chasse de la Marine impériale. Toutes les flottilles terrestres reçoivent une dénomination à trois chiffres, commençant par 2 (à une exception près) pour les formations de chasse.

201e *Kû* : Chitose *Kû* et section de chasse de la 1re *Kû*, Kwajalein, Wake ;

202e *Kû* : *3e Kû*, Rabaul ;

204e *Kû* : *6e Kû*, Buin ;

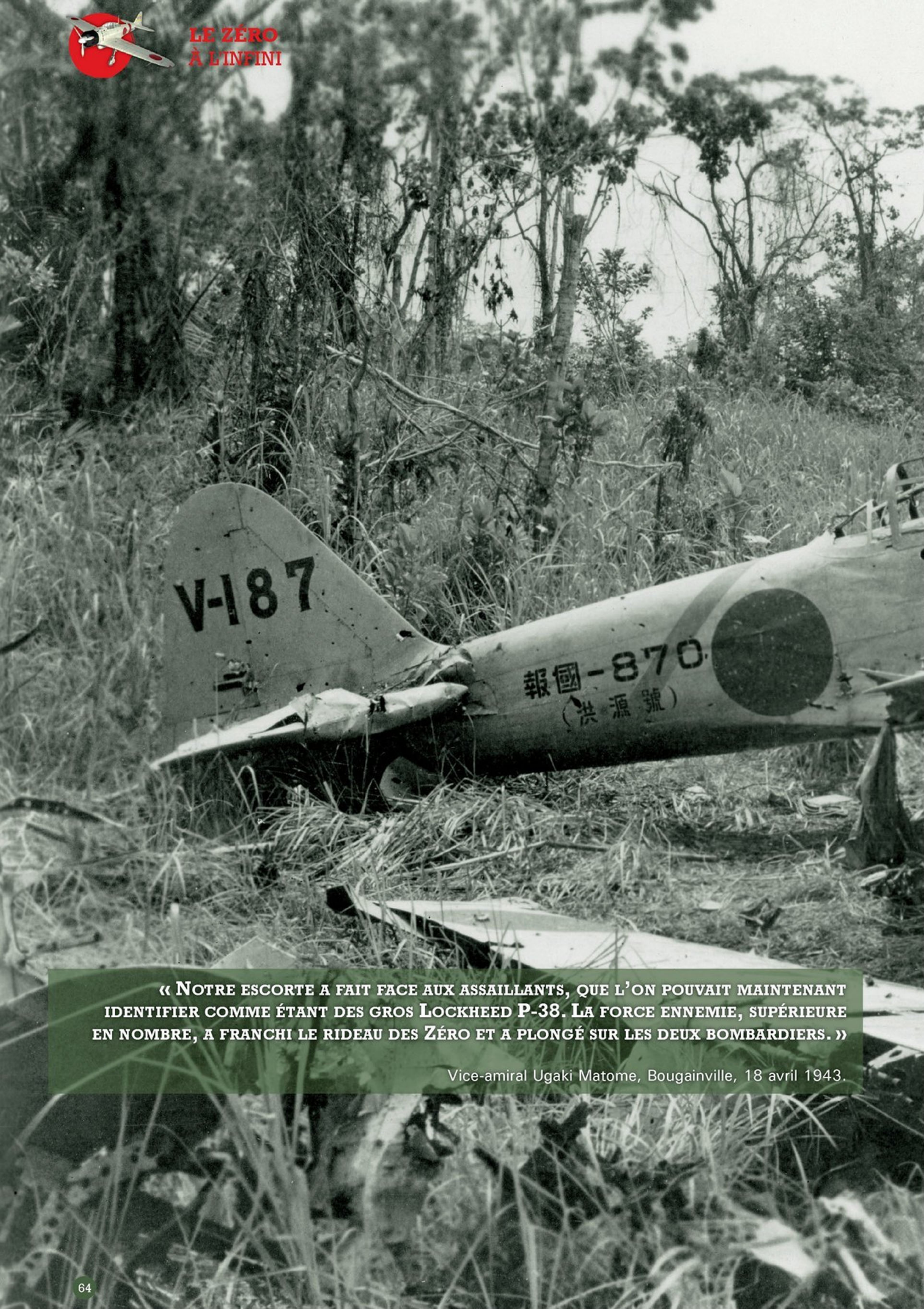
251e *Kû* : Tainan *Kû*, Toyohashi (Japon) ;

252e *Kû* : section de chasse de la Genzan *Kû* ; Rabaul (9 novembre) ;

253e *Kû* : section de chasse de la Kanoya *Kû* (un temps dénommée *752e Kû*), Kavieng, Rabaul, Buka, Surumi ;

582e *Kû* : section de chasse de la *2e Kû*, Buna, Buka.

▼ La ville de Salamaua est située sur l'isthme qui sépare la Nouvelle-Guinée de l'île éponyme (inhabitable), au cœur du golfe de Huon. Le terrain d'aviation se trouve au centre de la photo, entre les méandres du fleuve Francisco.



« Notre escorte a fait face aux assaillants, que l'on pouvait maintenant identifier comme étant des gros Lockheed P-38. La force ennemie, supérieure en nombre, a franchi le rideau des Zéro et a plongé sur les deux bombardiers. »

Vice-amiral Ugaki Matome, Bougainville, 18 avril 1943.

CHAPITRE V

LE SUD-OUEST PACIFIQUE

(JANVIER – DÉCEMBRE 1943)

Un A6M3 Modèle 32 de la Tainan *Kôkûtai* abandonné à Buna (Nouvelle-Guinée), au début de l'année 1943.

▲ et ◥ Quand les Alliés investissent Buna, au début de l'année 1943, ils découvrent nombre de carcasses de « Hamp » abandonnés par les Japonais, comme cet exemplaire de la 582e *Kôkûtai*, portant encore le code de son ancienne dénomination, 2e *Kû*.

DÉSASTRE
DANS LE GOLFE DE HUON

Alors que tout va mal pour eux dans le Sud-Ouest Pacifique, les Japonais tentent, dans un ultime effort, de s'accrocher aux Salomon. Ils construisent un nouvel aérodrome à Munda (Nouvelle-Géorgie), qui accueille ses premiers avions, 20 *Reisen* de la 252e *Kû*, le 23 décembre 1942. Placé sous haute surveillance par les Alliés, l'aérodrome est l'objet de raids fréquents et dévastateurs. En trois jours, la « 252 » perd la quasi-totalité de ses avions. Le 27 décembre, les quatre derniers en état de vol sont coiffés à l'atterrissage et abattus par des P-38 du 39th *Fighter Squadron*. Munda ayant été jugé intenable, le personnel est évacué à Rabaul par des G4M « Betty » dans les jours qui suivent.

Les Japonais s'entêtent également en Nouvelle-Guinée, où ils édifient plusieurs aérodromes nouveaux depuis Babo, à l'extrémité Nord-Ouest, jusqu'à Wewak, notamment sur l'île de Wakde et à l'intérieur de Hollandia Bay.

Le 6 janvier 1943, un convoi transportant une division entière quitte Rabaul à destination de Lae. Il arrive à bon port avec des pertes minimales (un transport de troupes), le lendemain après-midi, après avoir franchi les 800 km de son périple sous bonne garde des 252e et 582e *Kû*, mais aussi des Ki. 43 de l'Armée. Il est assailli à plusieurs reprises au cours des deux jours suivants, mais aussi lors de son retour à Rabaul. Entre le 6 et le 8 janvier dans le golfe de Huon, l'USAAF revendique 45 victoires, dont 15 Zéro, et perd 10 chasseurs. Les deux flottilles estiment avoir détruit 11 avions américains pour la perte de 4 *Reisen* et 2 pilotes.

Le 17 janvier 1943, le *Junyô* arrive pour protéger les convois de ravitaillement. Le 23, le premier maître Ishi-i Shuizuo percute volontairement un B-24 ; touché par les mitrailleurs d'un second, l'aspirant Kitahata Saburo, un as aux 10 victoires, vétéran de la campagne de Chine, est tué.

Le pire reste à venir. Dans la nuit du 28 février, sept transports et huit destroyers quittent Rabaul à destination de Lae. Les Alliés l'attendent de pied ferme, mais le mauvais temps les empêche d'agir avant le 2 mars. À 07h30, la « 253 » dépêche 9 A6M au-dessus du convoi, qui sont pris à partie par des P-38, tandis que des B-24 et B-17 bombardent les navires, coulant un transport de troupes. Les Zéro revendiquent un appareil de chaque type pour la perte d'un des leurs. Le 3 au matin, les bâtiments doublent Finschhafen, sous la protection de 14 *Reisen* de la « 253 », 12 de la « 204 » et 18 du *Zuihô*, qui navigue près de Kavieng. Des Beaufort de la RAAF attaquent à la torpille, sans succès, et échappent à l'escorte.

Puis, vers 10h00, l'enfer se déchaîne : 13 Beaufighter de la RAAF, 25 B-25, 12 A-20 se ruent sur le convoi, tandis que 13 B-17 bombardent en altitude et que 28 P-38 assurent la protection. Les Zéro piquent sur les assaillants, mais sont incapables de les empêcher d'approcher de leurs cibles. Le désastre est total : les sept transports sont envoyés par le fond et quatre destroyers ne tardent pas à les suivre ! Les Américains ne perdent que quatre avions, trois P-38 et un B-17 (détruit par abordage volontaire par le maître Maki Masanao du *Zuihô*) et les Japonais quatre avions et trois pilotes (ils revendiquent 14 victoires).

Après la guerre, MacArthur dira de cette action, connue chez les Alliés sous le nom de « Bataille de la mer de Bismarck », qu'il fut « l'engagement aérien décisif sur ce théâtre d'opérations ». Les Japonais ne se risqueront plus dans ce genre d'expédition et Lae ne pourra être ravitaillé que par sous-marins, vedettes rapides et avions. Bien longtemps avant leur reconquête de cet avant-poste, les Alliés ont établi un blocus aérien efficace sinon total.

[1] Pour la relation détaillée de cette mission, se reporter à *Aéro-Journal* n° 10, juin 2009.

Cependant, les pilotes japonais tiennent leur vengeance le 8 mars, quand 9 *Reisen* de la 252e et 18 de la 253e *Kû* obtiennent, en deux combats séparés, respectivement 12 et 8 victoires, sans la moindre perte. Cinq jours plus tard, le *Zuihô* se retire à Truk et la « 252 » se partage entre Roi-Namur, Wake, Taroa (Maleolap) et Nauri. Depuis sa création, le 20 septembre 1942, cette flottille a été créditée de 109 victoires pour la perte de 16 pilotes.

LA DISPARITION DE YAMAMOTO

L'abandon de Guadalcanal et les durs combats en Nouvelle-Guinée ont alors fortement érodé le moral des pilotes japonais. La disparition de nombreux as et pilotes chevronnés a écorné le potentiel des unités. La politique de l'état-major de la Marine de ne relever les flottilles que de manière exceptionnelle et de conserver les vétérans coûte que coûte en première ligne montre ses limites. La relève reste encore de bonne qualité, mais le manque d'expérience et le simple calcul de leurs probabilités de survie incitent les jeunes à se montrer beaucoup moins agressifs que ceux qui avaient connu leurs premiers combats lorsque les armées nippones volaient de victoire en victoire. Genda : « Je pense que tant que nous gagnions, tout allait pour le mieux et notre moral était au zénith, mais dès que nous avons compris que nous pouvions perdre, notre moral s'est effondré et notre sentiment d'invincibilité s'est évanoui. » Le capitaine de corvette Nomura Ryosuke, qui a occupé des fonctions de commandement à l'état-major de Rabaul, entre novembre 1942 et juillet 1943, enfonce le clou : « Les pertes des unités aéronavales terrestres dans le secteur Rabaul–Salomon–Nouvelle-Guinée furent très élevées et, en fin de compte, nous y avons laissé la crème de notre aviation navale. Ces pertes sont à attribuer, par ordre d'importance : 1) à la supériorité des chasseurs américains ; 2) à la désorganisation de notre système de ravitaillement ; 3) à notre incapacité à remplacer les pilotes et les mécaniciens expérimentés. »

Si la disparition de pilotes chevronnés met à mal le moral des pilotes, que dire de celle d'un demi-dieu de la Marine impériale, l'amiral commandant la Flotte combinée, Yamamoto Isorokû !

En mars 1943, Yamamoto se voit confier la mission de reconquérir la maîtrise du ciel avant que la Marine ne puisse à nouveau envoyer des renforts à Lae et Salamaua (Nouvelle-Guinée). En conséquence, le commandant de la Flotte combinée met sur pied le plan « I-Gô », prévoyant une série de raids sur les bases aériennes américaines aux Salomon et en Nouvelle-Guinée. Pour parvenir à ses fins, il n'a d'autre choix que d'inclure sa précieuse aviation embarquée, mais qu'il choisit de débarquer à Rabaul, commettant une fois de plus l'erreur de se priver de la souplesse d'intervention d'un groupe aéronaval.

L'opération « I-Gô » ne serait jamais passée à la postérité si l'un de ses aspects marginaux n'avait pas eu autant de conséquences sur la suite des événements. Car, si elle est marquée par des raids d'une ampleur encore jamais vue depuis Pearl Harbor (224 chasseurs et bombardiers sur Guadalcanal, le 7 avril ; 287 sur la baie d'Oro, en Nouvelle-Guinée, le 11 ; 167 sur Port-Moresby, le 12, et 196 sur Milne Bay, le 17), elle a coûté très cher (49 avions abattus) pour des résultats dérisoires. Trompé par les comptes rendus délirants de ses aviateurs, Yamamoto est certain d'avoir rempli sa mission et renvoie son aviation embarquée (amputée de 14 *Reisen*) à Truk. Le 18 avril, il s'envole pour une triomphale « tournée des popotes ». Son escorte, triée sur le volet, se compose de six Zéro de la 204e *Kû*, placés sous les ordres du lieutenant de vaisseau Morisaki Takeshi.

Tombés dans un traquenard organisé par les Américains, son « Betty » et celui de son chef d'état-major, le vice-amiral Ugaki Matome, sont abattus par seize P-38 menés par le *Captain* Thomas J. Lanphier Jr [1]. Ugaki en sera quitte pour un bain forcé, mais Yamamoto est retrouvé mort.

Pris par surprise, Morisaki a réagi trop tard. Il est descendu par Lanphier et doit sauter en parachute. Les Japonais revendiquent trois victoires : deux attribuées au premier maître Sugita Shoichi et une au quartier-maître Yanagiya Kenji (un seul P-38 a été abattu).

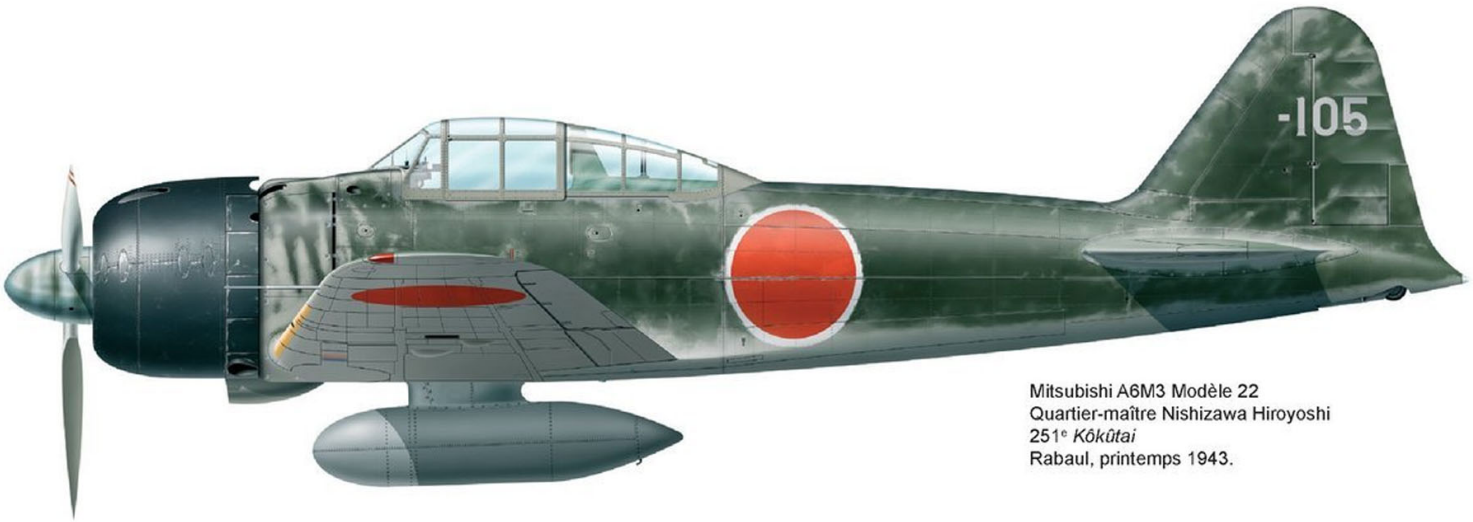
▲ D'autres Modèles 32 de la 582e *Kû* à Buna.

Les six pilotes survivent au combat, mais aucun ne parviendra à se pardonner la faute inexcusable de n'avoir pu s'opposer à la destruction de l'appareil du commandant de la Flotte combinée. Ils chercheront la rédemption dans une mort honorable en combat et quatre la trouveront dans les trois mois qui suivront. Sugita aura beau prendre des risques insensés [2], il devra patienter jusqu'au 15 avril 1945 pour rejoindre ses camarades d'infortune. Yanagiya, amputé du bras droit et renvoyé au Japon en octobre 1943, sera l'unique survivant de cette mission après la guerre.

DÉBÂCLE ALLIÉE À DARWIN

Il est également un objectif qui n'a cessé d'être dans le collimateur de la Marine impériale, c'est Darwin. Depuis février 1942, les raids des bombardiers frappés du disque rouge se répètent inlassablement, quoique à une fréquence moins soutenue que contre Port Moresby, en profitant de la faiblesse des défenses australiennes et du fait que les Zéro prennent régulièrement l'avantage sur les P-40 de l'USAAF. Au mois de mai 1942, le gouvernement australien réclame à Churchill l'envoi d'un porte-avions et de Spitfire. Si celui-ci refuse le porte-avions, il accepte la mise à disposition de la RAAF de trois unités qui se battent en Grande-Bretagne : les N° 54 (RAF) et 452 et 457 (RAAF) *Squadrons*. Après de nombreuses péripéties, ce n'est qu'en octobre 1942 qu'est formé le 1 *Wing*, rapidement surnommé « Churchill Wing », dont les trois unités sont équipées en Spitfire Mk. VC tropicalisés. Fin novembre, le *Wing Commander* Clive R. Caldwell, as aux 20,5 victoires, en prend le commandement. Fin janvier 1943, les Spitfire arrivent enfin à pied d'œuvre et peuvent livrer leur premier combat le 6 février.

Sans parler des graves problèmes techniques et logistiques qui vont accabler les Spitfire, entraînant un grand nombre d'accidents, les deux tiers des pilotes se présentent à Darwin sans une véritable expérience au front, à peine quinze pour cent d'entre eux ayant réellement



Mitsubishi A6M3 Modèle 22
Quartier-maître Nishizawa Hiroyoshi
251e *Kôkûtai*
Rabaul, printemps 1943.

combattu. S'entêtant pendant trop longtemps à vouloir engager les Zéro en combat tournoyant, ils apprendront la leçon au prix fort.
Car en face se trouve la 202e *Kû*, installée à Kendari (Célèbes) sous les ordres du capitaine de vaisseau Okamura Motoharu, héritière de la 3e *Kû*, qui a fait ses armes en Chine, aux Philippines, en Indonésie et à Rabaul. C'est une unité homogène, composée de pilotes très affûtés, dont les cadres ont subi peu de pertes, et qui peut alors être considérée comme une flottille d'élite de la Marine impériale. Dès son arrivée comme commandant opérationnel [3], le capitaine de corvette Suzuki Minoru insiste sur l'entraînement aux vols à longue distance au-dessus de la mer, car, même en utilisant le terrain avancé de Kupang (Timor), il va leur falloir franchir près de 800 km pour atteindre Darwin – puis revenir.
Le premier engagement entre les deux pur-sang se déroule le 2 mars. Du côté allié, c'est « Killer » Caldwell qui commande la manœuvre. Il veut d'abord jauger ses adversaires :
« Arrivé à la hauteur de la première section [ennemie], j'ai piqué pour attaquer selon un angle très prononcé, plein arrière, dégageant au dernier moment par un large virage en montée sur ma gauche, suivi par le reste de ma formation. La troisième section ennemie, la couverture haute, a trop tardé à apprécier la signification de la manœuvre et n'a pas réussi à se mettre en position à temps pour présenter le moindre danger. La deuxième section est arrivée par-dessus pour nous intercepter, mais elle n'a pas réussi, et le break nous a donné le temps d'évaluer les nouvelles positions de chacun. À la fin de ma chandelle, je me suis retrouvé plus haut que les "Zeke", qui avaient perdu de l'altitude par rapport à nous. Un duel frontal a été refusé par un "Zeke", qui a dégagé en piqué avant que je ne sois à bonne distance. J'ai essuyé un autre refus quelques instants plus tard. J'ai observé plusieurs "Zeke" me tirer dessus et j'ai manœuvré en conséquence. D'autres, que je n'ai pas vus, ont peut-être aussi ouvert le feu. Leur adresse laissait à désirer et, malgré l'emploi intensif de traçantes, ils n'ont pas réussi à corriger leur tir. J'ai engagé une série de virages avec un "Zeke" à environ 400 km/h au badin, serrant au maximum, mais le "Zeke" ne s'est pas rapproché dangereusement, jusqu'à ce que la vitesse chute après le second tour. Je me suis facilement débarrassé du "Zeke" en piquant brutalement à l'intérieur du virage. Mon moteur s'est momentanément arrêté pendant cette manœuvre. J'ai vu des "Zeke" effectuer des loopings, des demi-tonneaux et tirer en vol sur le dos, ce qui, bien qu'intéressant sur le plan du spectacle, ne semble rien apporter de profitable en combat tournoyant. »

[2] Il est abattu le 26 août 1943 et très gravement brûlé. En mars 1944, il reviendra au front au sein de la 263e *Kû*, puis sera coiffé au décollage de Kanoya par des F6F, alors qu'il pilotait un *Shiden-kai* de la 343e *Kû*, le 15 avril 1945. Une citation officielle faisait état de 70 victoires seul, plus 40 en collaboration, mais les historiens s'accordent à ne lui en attribuer qu'une trentaine.

[3] Les commandants de flottille étaient des administratifs et ne participaient pas aux opérations. Celles-ci étaient dirigées par un « commandant opérationnel », qui était à la RAF ce que le *Wing Commander (flying)* était au *Group Captain*.

L'amiral Yamamoto salue le départ d'un A6M3 Modèle 22 lors de l'opération « I-Gô », en avril 1943. Il sera abattu par la chasse américaine quelques jours plus tard.
On note que les appareils embarqués ont reçu un camouflage hâtif pour opérer depuis des bases terrestres.

La rencontre se solde par un match nul 0-0 (les Japonais revendiquent 5 Spitfire et ceux-ci 2 Zéro, dont un crédité à Caldwell). Si, le 15 mars, le 1 *Wing* laisse quatre Spitfire et la « 252 » un des siens, le combat du 2 mai va faire grincer des dents la RAAF : quatorze Spitfire ne rentrent pas ! Cinq sont abattus (les vingt-six pilotes japonais sont gratifiés de dix-sept victoires), quatre connaissent des ennuis de moteur et cinq font un atterrissage forcé en panne de carburant ; on ne dénombre heureusement que deux tués. Les Australiens sont certains d'avoir abattu quatre « Zeke », mais tous leurs adversaires rentrent.
Le 10 mai, l'enseigne de vaisseau Miyaguchi Morio conduit huit autres A6M2 à l'attaque du terrain de Miringimbi (Stewart Field), à l'est de Darwin. Miyaguchi et ses deux ailiers, le quartier-maître Goto Kurakazu et le maître Itô Kiyoshi [4], descendent six Spitfire, tandis que les deux autres sections détruisent un Hudson au sol. Un des leurs ne rentre pas ; les Australiens revendiquent deux Zéro sans perte.
La Marine impériale effectue 2 autres missions en mai, 3 en juin, 2 en juillet, 4 en août, 3 en septembre avant un ultime raid, le 12 novembre (ce sera le 64e sur l'Australie).
Le 1 *Wing* a revendiqué 33 Zéro et 36 bombardiers et avions de reconnaissance, mais a perdu 33 Spitfire et 14 pilotes au combat et 31 autres appareils par accident. À titre de comparaison, 63 victoires ont été homologuées au 49th *Fighter Group* entre mars et août 1942, contre la destruction de 17 P-40 au combat et 28 par accident.
La 202e *Kû* est créditée de 79 victoires pour la perte de… 4 *Reisen* et 3 pilotes !
Comment expliquer la débâcle des Spitfire de Darwin ? D'abord, la version tropicalisée du Mk. V n'était sans doute pas la mieux adaptée aux circonstances ni au climat tropical du Nord de l'Australie. Intercepteur local, le Spitfire avait les jambes courtes et, malgré la distance à parcourir, le Zéro tenait l'air beaucoup plus longtemps, même au-dessus des bases australiennes ; pour preuve, de nombreux Spitfire ont été perdus à la suite d'une panne de carburant. Cette version a connu de multiples problèmes techniques, aggravés par un manque chronique de pièces détachées, qui se sont soldés par un taux d'accidents très élevé [5]. Au combat, les pilotes britanniques et australiens n'avaient pas l'expérience de leurs homologues japonais et leurs tactiques, qui avaient pourtant fait leur preuve en Europe et dans le Désert, n'étaient pas adaptées à leur nouvel adversaire. L'arrivée des Spitfire Mk. VIII permettra aux Australiens de rétablir l'équilibre, mais, à cette époque, le Zéro aura déserté les cieux de Darwin.

LES SALOMON SOUS PRESSION

Le 1er mai 1943, la 251e *Kû* (ex-Tainan *Kû*) est renvoyée à Rabaul après un séjour réparateur de quatre mois au Japon. Ses 58 Type 0, conduits par le capitaine de corvette Mukai Ichirô, se posent à Lakunai, le 10. Quatre jours plus tard, ils entrent à nouveau en action en escortant des « Betty » jusqu'à leurs objectifs proches de Buna (Nouvelle-Guinée). En juin, elle escorte des bombardiers au-dessus de Russell (50 km au nord-ouest de Guadalcanal). En un mois, la « 251 » revendique 47 victoires mais enregistre la disparition de 20 pilotes ! Le vent est en train de tourner…

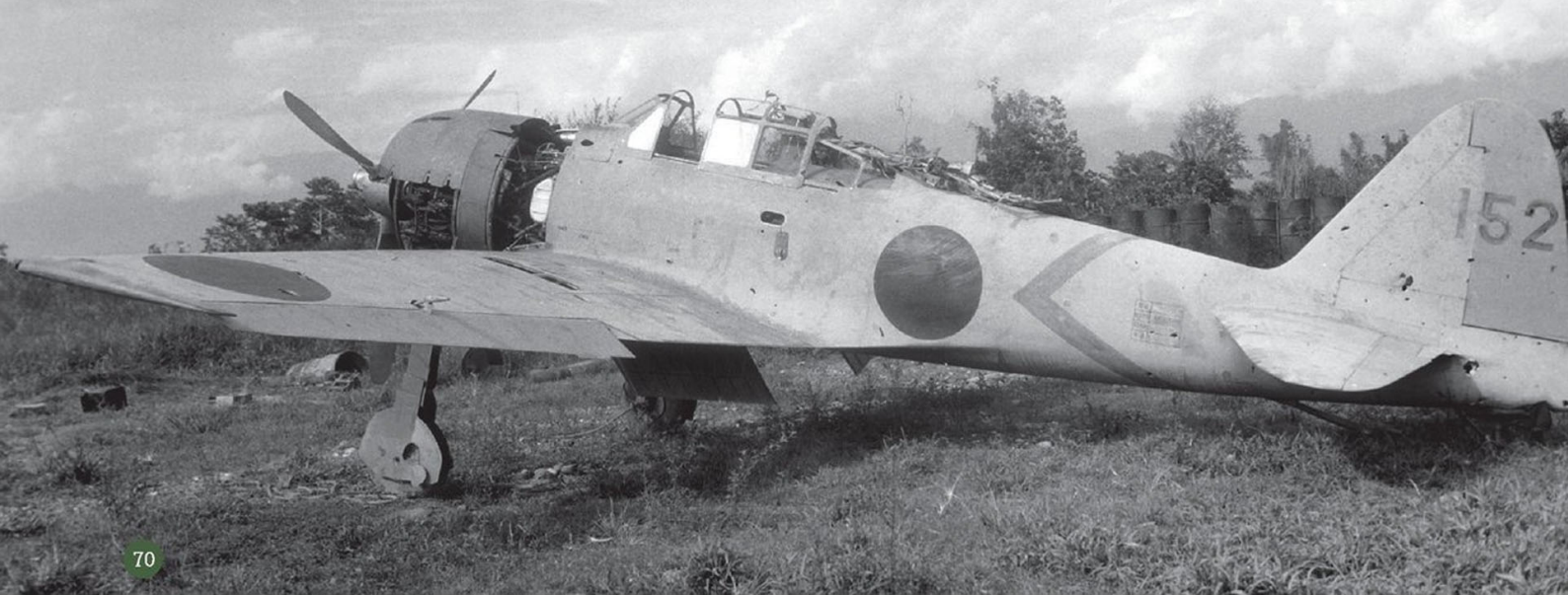
▲ Des A6M3 de la 582e *Kû* en mission d'escorte de *Rikko* (« Betty ») depuis Buin.

Le capitaine de vaisseau Sugimoto Ushie, commandant administratif de la 204e *Kû*, décide de tester la possibilité d'équiper ses *Reisen* de bombes pour des attaques en piqué lors d'une autre mission sur Russell, le 7 juin. Le résultat ayant été désastreux (8 appareils ne sont pas rentrés), l'idée est provisoirement enterrée. Cependant, Sugimoto est un homme imaginatif. Comme les pertes des bombardiers en piqué (« Val ») deviennent insupportables, il met au point une tactique consistant à faire piquer les Zéro de manière à ce qu'ils rejoignent les bombardiers quand ceux-ci effectuent leur ressource, c'est-à-dire au moment où ils sont le plus vulnérables. Une tentative, effectuée lors d'une mission sur Russell le 16 juin, se solde par de lourdes pertes et le lieutenant de vaisseau Miyanô Zenjirô, commandant opérationnel, figure parmi les disparus. Après ce nouvel échec, la « 204 » se retrouve sans officier, à l'exception du commandant administratif, qui est un « rampant » ! Le commandement opérationnel est confié au maître principal Watanabe Hideo à titre temporaire.
Le 30 juin 1943, les Alliés débarquent sur Rendova. Vingt-quatre *Reisen* de la « 251 » se joignent aux douze de la 204e *Kû* et quinze de la 582e *Kû*, pour escorter les *Rikko* (G4M « Betty ») des 702e et 705e *Kôkûtai*. Ils sont accueillis

[4] Goto sera tué en Nouvelle-Guinée, le 9 septembre ; il comptait 8 victoires, dont la première (un B-24) lui fut créditée le 15 février 1943. Itô survivra à la guerre, son palmarès se montait à 18 succès, remportés entre avril 1942 et novembre 1943.

[5] La panne la plus fréquente était causée par une amplitude encore jamais connue, même en Libye, entre la température au sol et les grands froids rencontrés en altitude, qui entraînait le gel du lubrifiant du pas automatique de l'hélice. Celle-ci se mettait alors à mouliner de manière incontrôlable, obligeant le pilote à couper le moteur au risque de voir l'avion se désintégrer en vol. Il ne lui restait plus alors qu'à choisir entre l'évacuation et l'atterrissage forcé.

▼ Une épave d'un Modèle 22 de la 582e *Kû* trouvée par les Alliés à Lae (Nouvelle-Guinée), en septembre 1943.



par les F4U-1 Corsair des VMF-122, 213 et 221 et les choses tournent vite au vinaigre, même si les pilotes de la Marine impériale enregistrent quelques succès. Ainsi, le *Major* Gregory J. Weissenberger, commandant la VMF-213, est descendu après avoir remporté trois victoires en moins de soixante secondes, ainsi que le rapporte l'un de ses ailiers :

« Le *Major* a abattu trois Zéro avant de se faire descendre à son tour. Après avoir dézingué les deux premiers, il a engagé le troisième dans une passe frontale. Ils ont tous deux attendu le tout dernier moment pour tirer. Le Zéro a pris feu et a explosé, mais l'avion du *Major* a commencé par dégager de la fumée avant que des flammes ne surgissent. Il a pu sauter à environ 250 m de hauteur et son parachute s'est ouvert juste avant qu'il ne touche l'eau. Par chance, il est tombé près d'un destroyer qui l'a récupéré et déposé à Guadalcanal. Il n'a été que légèrement blessé, quelques côtes fêlées quand il a heurté le plan fixe en sautant. »

Les Japonais perdent 15 des leurs (30 %), dont 8 de la « 251 », parmi lesquels Mukai Ichirô. La « 204 », dont les Zéro ont été à nouveau armés de bombes, n'a pas pu s'approcher des plages de débarquement, parce que contrainte à livrer un combat défensif ; cette fois, elle ne subit aucune perte, mais elle est désormais placée sous la tutelle de la « 582 ».

Le 1er septembre 1943, la « 251 » devient une unité de chasse de nuit [6] ; depuis mai 1943, ses pilotes ont été crédités de 230 victoires pour la perte de 34 d'entre eux. Quant à la « 582 », laminée par les récents combats, elle exécute une ultime mission le 12 juillet, avant d'être dissoute le 1er août, son personnel étant réparti entre les « 201 » et « 204 » ; ses archives révèlent qu'elle a revendiqué environ 220 victoires.

▲ et ▼ Les restes d'un Modèle 22 de la 204e *Kôkûtai* découverts en bordure du terrain de Vila, à Kolombangara, île évacuée par les Japonais fin septembre 1943.

LE HÉROS DE BUIN

À la fin de l'été 1943, les unités de Rabaul doivent se diviser entre les Salomon (débarquement des Marines à Vella Lavella le 15 août) et la Nouvelle-Guinée (débarquements alliés à Hopoi et Finshhafen en septembre). Cependant, le centre de focalisation se déplace rapidement sur Buin, où les Alliés intensifient leurs raids aériens. Après un dur engagement, le 14 septembre, les appareils des 201e et 204e *Kû* doivent aller se poser à Ballale, leur piste ayant été mise hors d'usage. Ces deux unités vont effectuer plus de 150 sorties dans cette seule journée, revendiquant respectivement 30 et 18 victoires, ne perdant apparemment que 9 avions au sol, ce qui est possible, l'USAAF et l'USMC n'étant crédités que de 7 victoires.

Le héros du jour est l'aspirant Okumura Takeo de la « 201 », qui déclare avoir abattu dix adversaires : sept Corsair, deux Airacobra et un Avenger ! Il est toujours délicat de prendre les revendications des pilotes de chasse japonais pour argent comptant et nous ne nous aventurerons pas sur ce terrain glissant, nous contentant de souligner qu'il s'agit du record de victoires en une journée de toute la guerre du Pacifique, tous belligérants confondus [7]. Le contre-amiral Kusaka Ryûnosuke, commandant la 5e Flotte aérienne, lui adresse un message de félicitations, l'informant qu'il sera cité à l'ordre de la Marine et qu'il lui sera remis un sabre portant l'inscription gravée : « Pour faits d'arme exceptionnels ». Malheureusement, Okumura ne vivra pas assez longtemps pour recevoir ce précieux présent. Le 22 septembre, participant à une attaque contre un convoi ennemi au large du cap Cretin (golfe de Huon), il est porté disparu, probablement abattu par l'escorte aérienne. Ses camarades ressentiront durement la perte de ce pilote hors normes, facétieux et doué d'une intelligence supérieure. Il est généralement crédité de 4 victoires en Chine et de 50 dans les Salomon, bien que ce dernier nombre soit considéré comme quelque peu exagéré par les historiens japonais.

[6] Voir *Aéro-Journal* n° 19 (décembre 2010).

[7] Le record est officiellement détenu par David McCampbell (US Navy) avec ses 9 victoires du 24 octobre 1944.

Mitsubishi A6M3 Modèle 32
Quartier-maître Yanagiya Kenji
204e *Kôkûtai*
Buin, 18 avril 1943.

LA FIN DE RABAUL

Le 1er novembre 1943, les Marines débarquent à Bougainville. Face à cette menace stratégique de première importance, la Marine impériale rameute à Rabaul le maximum d'avions. Les porte-avions *Shôkaku*, *Zuikaku* et *Zuihô* y déposent 72 *Reisen*.

Okumiya Masatake, alors membre de l'état-major de la 2e Division de porte-avions, commente cette décision : « Personnellement, je n'approuvais pas cette utilisation à Rabaul de nos forces aériennes embarquées. Ces unités entraînées spécifiquement pour des batailles aéronavales décisives, j'étais d'avis qu'il ne fallait pas les user dans une autre campagne interminable contre de l'aviation basée à terre. […] J'y voyais un gaspillage sans aucune utilité pour le Japon. »

La faible distance séparant Rabaul des objectifs (350 km) permet aux *Reisen* d'effectuer plusieurs missions dans la journée. Mais celles du 1er novembre se révèlent coûteuses : 22 Zéros perdus en 72 sorties !

Le 2 novembre se déroule la première grande attaque du port de Rabaul par 78 B-25 de la 5th *Air Force* escortés par autant de P-38. Mais les Américains ne bénéficient pas de l'effet de surprise : pas moins de 38 Type 0 des porte-avions et 74 de la 11e Flotte aérienne les attendent de pied ferme et, en particulier, le second maître Kawato Masajiro de la 253e *Kû*.

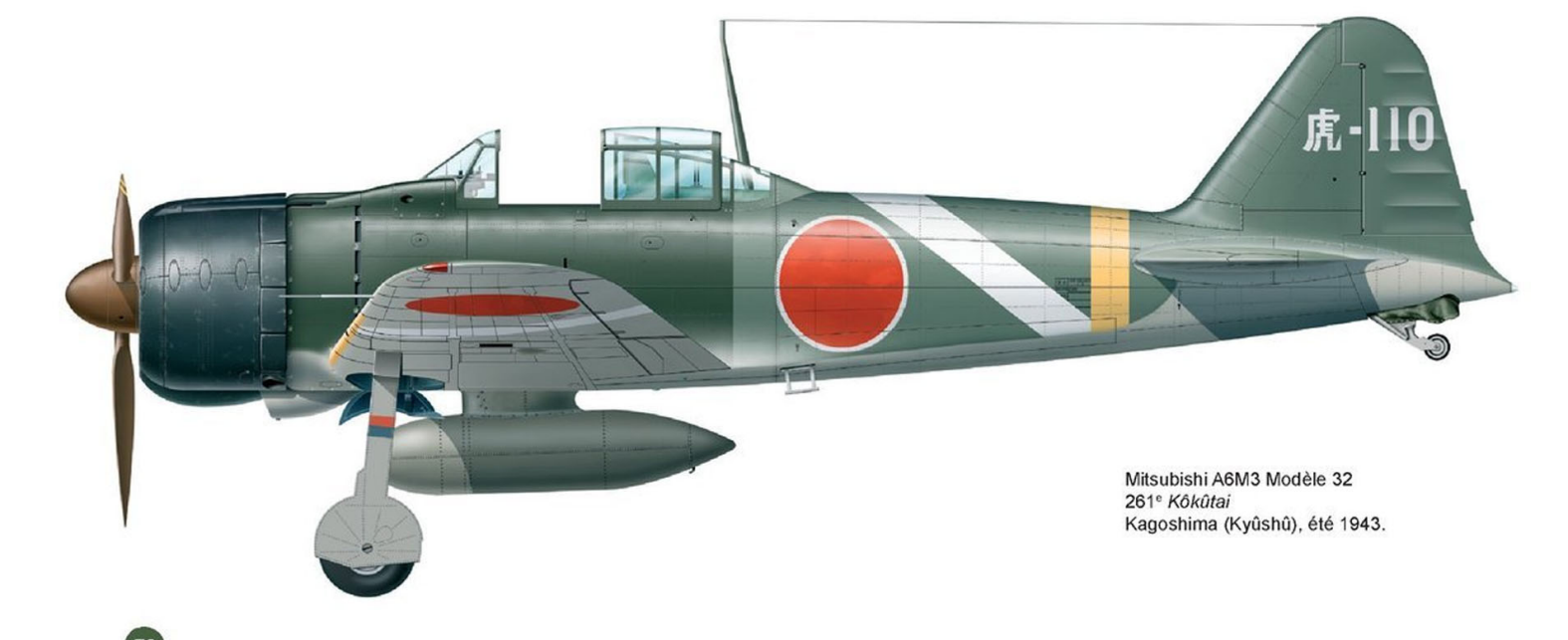
▶ Un cimetière à Lae, où un Wirraway du N° 5 *Squadron* de la RAAF figure au milieu d'épaves de Zéro.

[8] Quatre cents « rampants » sont évacués dans des bateaux à destination de Palau. Cependant, ils seront tous coulés avant d'avoir atteint leur destination ; il n'y aura aucun survivant.

◢ Un autre cimetière rassemblant des avions de l'Armée (à gauche, un Ki. 43) et de la Marine (on distingue au moins trois Zéro au camouflage uni clair) à Lae, fin octobre 1943.

Kawato tourne en rond à 2 000 mètres. Il voudrait bien se joindre au combat, mais avant, il doit se débarrasser de ses deux bombes aériennes au phosphore pendues sous ses ailes. C'est la première fois que les Japonais expérimentent ce type d'arme. Réglées pour exploser vers 500 mètres d'altitude, ces bombes sont censées dévaster les formations de bombardiers en projetant des débris incendiaires dans un rayon de vingt mètres. Kawato en sera pour ses frais, ses bombes n'explosant qu'au contact de l'eau sans causer le moindre dégât aux B-25 qu'il visait. Alors, il peut piquer sur un groupe de P-38 qui cherche à faire barrage entre les Zéro et les B-25. Il profite de la vitesse emmagasinée dans son piqué pour redresser derrière un P-38 qu'il envoie en flammes percuter la rade. Se glissant dans le sillage d'un second, il le touche d'une longue rafale, mais doit l'abandonner alors que l'un de ses moteurs émet une épaisse fumée. Épuisé et avec des chargeurs presque vides, Kawato cherche à rentrer, lorsqu'il est accroché par un P-38. Piquant depuis 4 000 mètres, il se retrouve au ras de l'eau, avec deux Lightning à ses basques. Une rafale fait sauter son capot et le moteur est touché. L'arrivée opportune de l'aspirant Fukumoto Shigeo lui sauve la mise. Voulant semer ses poursuivants, Kawato passe sous un B-25 en flammes, mais le percute et doit sauter dans l'eau. Il sera recueilli un peu plus tard, sain et sauf.

Comme toujours en pareilles circonstances, les Japonais sont pris dans un tourbillon inflationniste. La Marine



Mitsubishi A6M3 Modèle 32
261e *Kôkûtai*
Kagoshima (Kyûshû), été 1943.

Mitsubishi A6M3 Modèle 22*Ko*
Capitaine de corvette Shindo Saburo
582e *Kôkûtai*
Buin, juin 1943.

impériale revendique 35 B-25 (et B-26) et 85 P-38… En fait, les pertes américaines s'élèvent à 9 B-25 et 10 P-38. Au regard des revendications adverses, cela peut sembler dérisoire, mais ces 19 avions abattus n'en représentent pas moins 13 % de pertes, ce qui est loin d'être négligeable. Les unités admettent la destruction de 15 Zéro au combat.

Après la débâcle qui frappe la Marine, quand, le 11 novembre, 17 « Val » sur 27 et la totalité des 14 « Kate » engagés sont abattus par l'US Navy et l'USMC au-dessus des îles du Trésor (Treasury islands), celle-ci décide de retirer ses porte-avions. Lors de la dizaine de jours passés à Rabaul, l'aviation embarquée a perdu 42 de ses 82 chasseurs ! La 11e Flotte aérienne est alors obligée de tirer sur ses propres ressources pour renforcer Rabaul.

Au début de l'année 1944, la place forte de Nouvelle-Bretagne se trouve complètement encerclée par les nouvelles conquêtes américaines aux Salomon et aux Marshall. Pratiquement impossible à ravitailler, elle ne présente plus aucun intérêt stratégique pour l'état-major impérial, ni pour les Alliés qui ne chercheront pas à la conquérir. Le 20 février 1944, les derniers chasseurs en état de vol sont repliés à Truk [8]. Il ne reste plus sur place que 20 A6M3 et A6M5 indisponibles et 3 *Gekko*, sous les ordres de l'aspirant Fukumoto Shigeo, qui se battront sporadiquement sans aucune aide extérieure jusqu'à la reddition de Rabaul, le 15 août 1945.

NOUVELLES UNITÉS

L'année 1943, et en particulier le dernier trimestre, voit la création de nouvelles unités sur Type 0 :

– 254e *Kû* : 10.10.43, 24 A6M, Hainan (Chine) ;
– 261e *Kû* : 01.06.43, 72 A6M, Iwo-Jima ;
– 263e *Kû* : 01.10.43, 72 A6M, Tinian ;
– 265e *Kû* : 15.11.43, 72 A6M, Formose ;
– 331e *Kû* : 01.07.43, 36 A6M, Sabang (Sumatra).

Sont mentionnées les dotations théoriques (à noter que les 254e et 331e *Kû* étaient des unités mixtes, comptant aussi une section de torpilleurs), ainsi que le premier lieu de déploiement. Ces flottilles ne seront pas opérationnelles avant février 1944 pour la plupart. Il faut aussi signaler la 301e *Kû*, formée le 5 novembre pour recevoir le nouveau J2M *Raiden*, qui entrera en action en février 1944 avec une dotation mixte de 48 A6M et 48 J2M. ■

« La perte de quarante pilotes et avions en un seul combat m'avait pétrifié. Tout aussi perturbant avait été le spectacle de nos jeunes pilotes tombant en flammes, l'un après l'autre, au rythme où les Hellcat balayaient du ciel leurs Zéro d'un autre âge. J'avais connu cette sensation à Lae. Sauf que maintenant, les avions démodés étaient les Zéro et les pilotes inexpérimentés étaient japonais. La boucle était bouclée. »

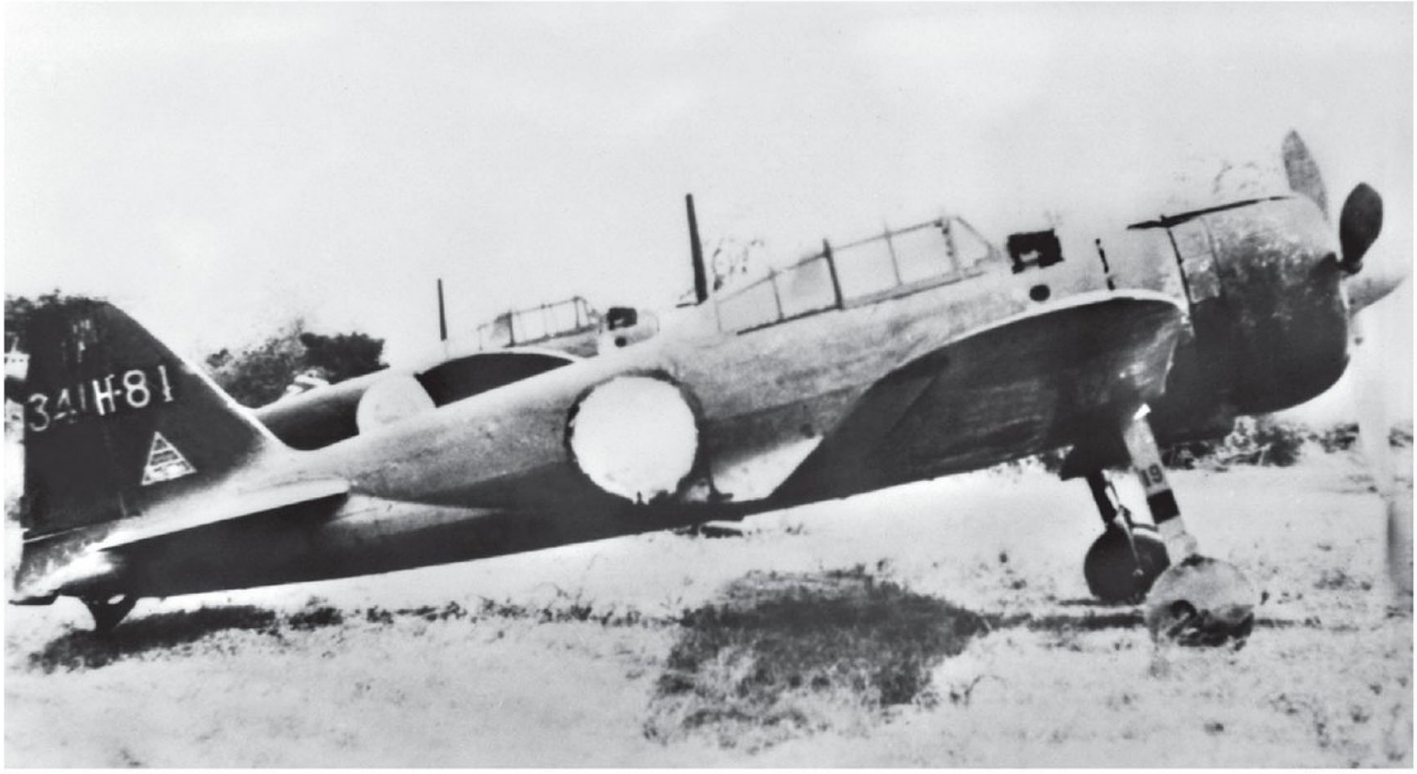
Enseigne de vaisseau Sakai Saburô, Yokosuka *Kôkûtai*, Iwo Jima, 25 juin 1944.

CHAPITRE VI

TIRS AU PIGEON

(JANVIER – OCTOBRE 1944)

▼ Un Modèle 22 de la 261e *Kôkûtai*, capturé sur le terrain d'Aslito (futur Isley Field) à Saipan le 23 juin 1944. L'investissement de la base a été si rapide que les Japonais n'ont pas eu le temps de faire décoller les avions ni de les détruire.



▲ Un A6M2 Modèle 22 de la 341e *Kôkûtai* à Kasanba, début 1944.

LA « GUERRE HOLLYWOODIENNE »

Fin 1943, l'US Navy a reconstitué sa flotte de porte-avions avec l'introduction des nouveaux bâtiments de type *Essex* et elle a musclé son pouvoir destructeur avec la mise en service du Grumman F6F Hellcat depuis le mois de septembre. L'*Ensign* James A. Warren de la VF-33, basée à terre dans les Salomon, revendique le premier Zéro au-dessus de Marguisai, le 6 septembre 1943. Le premier d'une très longue liste, puisque 1 000 « Zeke » et « Hamp » seront officiellement crédités aux unités de Hellcat, pour la perte de 75 des leurs [1].

Avec cette nouvelle force de frappe, la Navy tourne son attention vers les îles Marshall et, en particulier, Truk, la « Gibraltar du Pacifique », atterrage de la Flotte combinée impériale. Les premiers raids ont lieu le 30 janvier 1944. Dans le secteur sont stationnées la 252e *Kû* à Maloelap et la 281e *Kû* à Roi (Kwajalein). En ce premier jour d'attaque de l'offensive, onze Zéro de la « 252 », commandés par l'enseigne de vaisseau Fukuda Sumio, interceptent une formation américaine, revendiquant cinq Hellcat pour la perte d'un *Reisen*. Les Américains débarquent à Roi le 1er février. Dans la nuit du 5 au 6, les pilotes de la « 252 » sont évacués par hydravion jusqu'à Truk, d'où ils regagneront le Japon. Les activités de la « 281 » sont inconnues, tout le personnel ayant été tué dans les combats au sol dès le 6 février. Il est à signaler que l'US Navy ne laissera que... 7 avions en combat aérien pendant toute la campagne des Marshall (30 janvier – 23 février 1944).

La flotte japonaise abandonne Truk, devenue trop exposée, le 10 février. La 204e *Kû* y est basée depuis son retour de Rabaul, fin janvier. Le 17 février, pas moins de 70 Hellcat se présentent au-dessus de l'aérodrome. La « 204 » fait décoller en urgence 31 *Reisen*, mais la mêlée est générale, ainsi qu'en témoigne le *Lieutenant Commander* Edward M. Owen (VF-5) :

« Nous sommes arrivés sur zone avec tous les avantages désirés : à l'aube, en formation tactique et avec l'ennemi pris par surprise avec ses avions au sol. Quand nous avons commencé à mitrailler les terrains, une grande effervescence s'est emparée des Japs qui ont essayé de faire décoller leurs avions. En fait, il y avait tellement d'avions japs en mouvement qu'il était difficile de choisir une cible et de s'y tenir jusqu'à ce qu'elle soit abattue, sans avoir l'attention attirée par une autre cible en train de décoller ou en train d'essayer de se mettre en formation. Après quelques minutes, il était devenu difficile de trouver un coin de ciel qui ne soit pas saturé. Des avions japs brûlaient et tombaient de partout et beaucoup s'écrasaient après avoir été mitraillés. Les installations explosaient et brûlaient et tout ceci aux premières lueurs de l'aube. Je me suis dit qu'il fallait que je me souvienne du terme "la guerre hollywoodienne" qui m'était venu spontanément à l'esprit. Par moments, on avait l'impression que tout avait été scénarisé pour un film. Je dois avouer que jusque-là, le raid de Truk fut le plus grand show que j'avais jamais vu. Je n'aurais voulu manquer ça sous aucun prétexte ! »

Les VT-5, -6, -9 et -10 sont créditées de 93 victoires aériennes. Le *Lieutenant (jg)* Alexander Vraciu revendique trois « Zeke » et un « Rufe » et porte son palmarès à 9 succès (il le fera exploser le 19 juin avec 6 « Judy »). Mais cette réussite est chèrement payée, 25 appareils ont été descendus et l'*Intrepid* est endommagé par une torpille aéro dans la nuit.

Elle est encore plus chèrement payée par les Japonais : 250 appareils sur les 365 présents à Truk ont été détruits en l'air et au sol. Malgré ses 30 victoires, la 204e *Kû* a cessé d'exister, ayant eu 18 pilotes tués ; les survivants sont rapatriés au Japon, où la flottille est dissoute le 4 mars.

Les affaires de la 201e *Kû* ne se portent guère mieux. Le 11 février, elle reçoit 23 Zéro neufs à Saipan, dont 8 sont aussitôt envoyés à Truk sous les ordres de l'aspirant Taniguchi Masao, un futur as crédité de 14 victoires ; ils sont tous abattus lors du raid du 17 ! Ils sont remplacés par 11 autres *Reisen*, mais le 23 février, les 4 appareils maintenus à Saipan sont détruits au sol, nécessitant le retour du détachement envoyé à Truk.

Pendant ce temps, la 263e *Kû*, créée à l'automne précédent, reçoit l'ordre d'envoyer 18 Type 0 aux Marshall ; ils se posent le 21 février à Tinian. Deux jours plus tard, pas moins de 11 sont abattus lors d'un raid américain, y compris celui du lieutenant de vaisseau Wajima Oshio (†), l'as de la flottille avec 11 victoires, et 6 autres sont détruits au sol ! Le commandant opérationnel, le lieutenant de vaisseau Shigematsu Yashiro, fait partie des rares survivants et il sera évacué avec eux par navire de transport.

La conquête des Marshall coûte à la Marine impériale deux flottilles de *Reisen* dissoutes (204e et 281e) et trois mises hors de combat (201e, 252e et 263e). La chasse américaine surclasse désormais dans tous les domaines (qualité des pilotes et du matériel, supériorité tactique et technique) sa rivale. Sans parler du retrait pur et simple de la Flotte combinée de la « Gibraltar du Pacifique » ! Ce n'est pas une mince victoire que l'US Navy vient de remporter en moins d'un mois.

[1] Statistiques du 1er septembre 1944 au 15 août 1945, les chiffres antérieurs n'ont pas été divulgués officiellement.

LES *SENTÔ HIKOTAI* SUR TYPE 0

SENTÔ EMBARQUÉES

S 161 :
601e *Kû* (10.08.44), cap Engaño, Luçon, dissoute (15.11.44)

S 162 :
601e *Kû* (10.08.44), jamais engagée, dissoute (15.11.44)

S 163 :
634e *Kû* (10.08.44), Formose, Luçon, cap Engaño, Leyte, dissoute (15.11.44)

S 164 :
653e *Kû* (01.09.44), Formose, cap Engaño, Cebu, Leyte, dissoute (15.11.44)

S 165 :
653e *Kû* (01.08.44), cap Engaño, Leyte, dissoute (15.11.44)

S 166 :
653e *Kû* (01.08.44), cap Engaño, Leyte, dissoute (15.11.44)

S 167 :
634e *Kû* (10.08.44), Formose, cap Engaño, Leyte, dissoute (15.11.44)

SENTÔ TERRESTRES

S 301 :
202e *Kû* (04.03.44), Truk, Ponape, Biak, Peleliu
201e *Kû* (10.07.44), Davao, missions *Tokko* [*]
252e *Kû* (01.11.44)
343e *Kû* (25.12.44), rééquipée en *Shiden-kai*.

[*] Missions « spéciales », autrement dit, attaques-suicides.

S 302 :
252e *Kû* (04.03.44), 201e *Kû* (01.04.44), Iwo Jima
252e *Kû* (10.07.44), Formose, Luçon
201e *Kû* (15.11.44), Leyte
205e *Kû* (05.02.45), Okinawa, missions *Tokko*, dissoute (10.05.45)

S 303 :
203e *Kû* (04.03.44), Chitose, Paramushir, Bihoro, Kagoshima
201e *Kû* (15.11.44), Philippines, Okinawa, Formose
203e *Kû* (31.12.44), Kagoshima, Izumi, Okinawa, Tsuiki

S 304 :
203e *Kû* (15.04.44), Chitose, Bihoro, Shumushu, Izumi, Okinawa, Formose, Luçon, Leyte
221e *Kû* (15.11.44), missions *Tokko*, Kobuku, Koriyama

S 305 :
201e *Kû* (04.03.44), Peleliu, Davao, Luçon
252e *Kû* (15.11.44), Makin, Tarawa
721e *Kû* (03.45), 701e *Kû* (04.45), dissoute (10.05.45)

S 306 :
201e *Kû* (04.03.44), Cebu, Davao, Yap
721e *Kû* (10.44), Moyazaki, Tomitaka

S 307 :
721e *Kû* (02.45), Tomitaka, Okinawa, intégrée à S 306 (05.05.45)

S 308 :
221e *Kû* (10.07.44), Kasanbara, Okinawa, Formose, Luçon
252e *Kû* (02.45), Yamato, Okinawa, Yamato

S 309 :
253e *Kû* (01.04.44), Truk, Guam, dissoute (10.07.44)
331e *Kû* (01.10.44), Balikpapan, Penang, Singapour, Ohmura

S 310 :
253e *Kû* (01.04.44), Truk, Guam, dissoute (10.07.44)
601e *Kû* (01.02.45), Iwo Jima, missions *Tokko*, Kôkûbû, Okinawa, Hyakurigahara, Suzuka

S 311 :
381e *Kû* (01.04.44), Célèbes
153e *Kû* (05.05.44), Sorong, Kendari, Truk, Meleyon
201e *Kû* (10.07.44), Davao, Luçon, missions *Tokko*
252e *Kû* (12.44), Tateyama
203e *Kû* (03.45), Okinawa, Tateyama

S 312 :
221e *Kû* (10.07.44), Formose, Luçon, Leyte
203e *Kû* (03.45), Kasanbara, Okinawa, Tsuiki

S 313 :
221e *Kû* (10.07.44), Luçon, Leyte
252e *Kû* (02.45), Kôkûbû, Okinawa, missions *Tokko*, Mobara
752e *Kû* (05.45), Konoike
203e *Kû* (08.45)

S 315 :
252e *Kû* (10.07.44), Formose, Luçon, Leyte
201e *Kû* (12.44), 221e *Kû* (01.45), 205e *Kû* (02.45), dissoute (10.05.45)

S 316 :
252e *Kû* (10.07.44), Okinawa, Formose, Luçon, Leyte, Kôkûbû, Okinawa, Mobara

S 317 :
252e *Kû* (10.07.44), Iwo Jima, Saipan, Formose, Luçon, Leyte
201e *Ku* (15.11.44), Luçon, Formose
205e *Kû* (02.45), Okinawa, Formose

S 138 :
381e *Kû* (05.45.45), dissoute (25.05.45)

S 351 :
501e *Kû* (04.03.44), Peleliu, Kisarazu, Davao, dissoute (10.07.44)

S 402 :
341e *Kû* (10.07.44), Luçon
343e *Kû* (01.45), Kôkûbû, Okinawa.
Tsukuba *Kû* (05.45), Oita

S 403 :
Tsukuba *Kû* (05.05.45), Oita

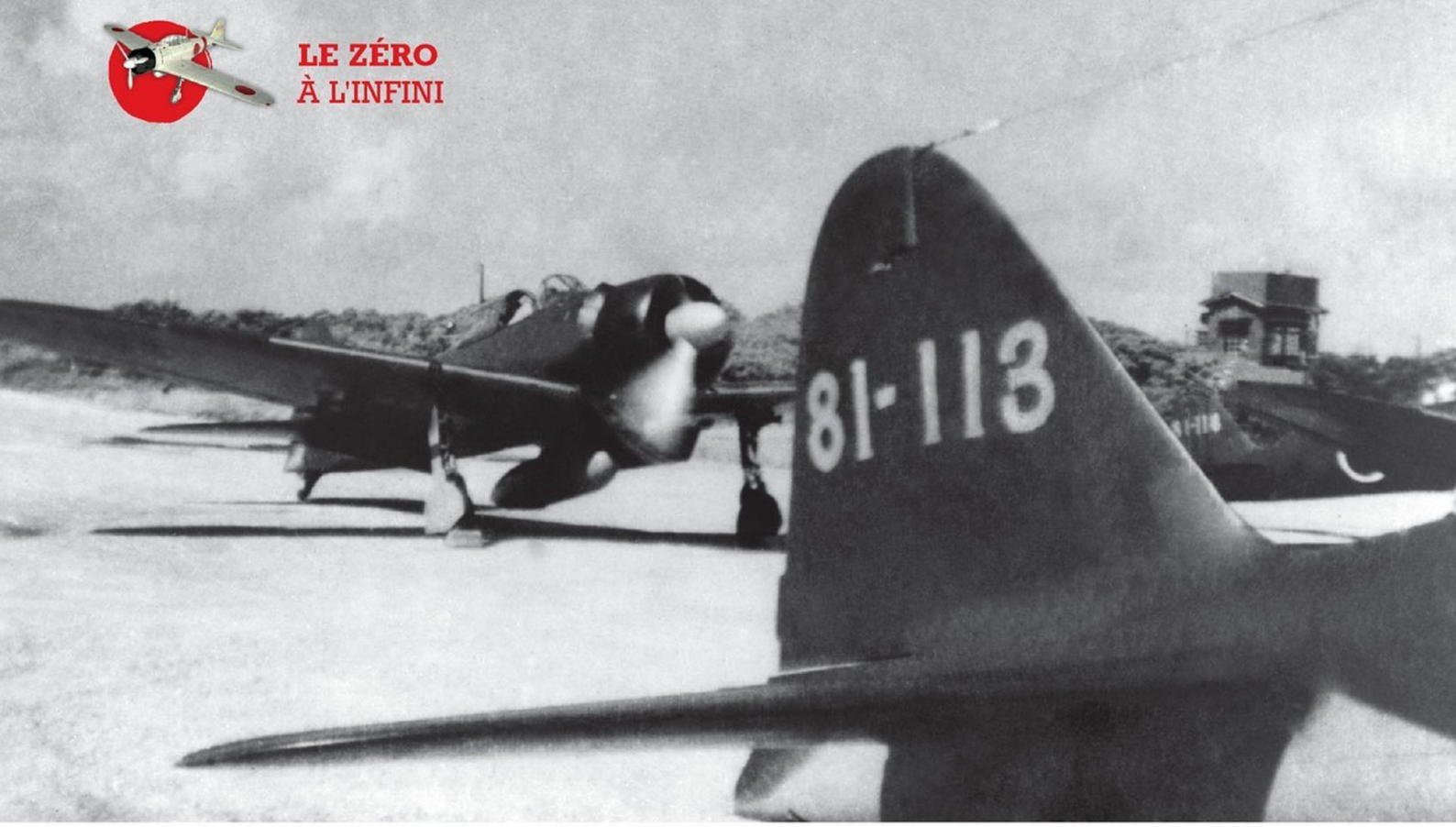
S 407 :
221e *Kû* (10.07.44), Luçon, Leyte
343e *Kû* (25.12.44), rééquipée en *Shiden-kai*

S 601 :
301e *Kû* (04.03.44) sur *Raiden*, puis *Reisen*, Iwo Jima, dissoute (10.07.44)

S 602 :
381e *Kû* (01.04.44), Kendari, Balikpapan, Singapour, Japon, dissoute (25.05.45)

S 603 :
202e *Kû* (04.03.44), Truk, Guam, Peleliu, Sorong, Biak, Saipan, Yap, Davao, dissoute (10.07.44)

Les lieux cités sont soit la base de stationnement, soit le secteur dans lequel la *Sentô* a combattu.



▲ Des A6M2 de la 281e *Kôkûtai*, probablement à Roi, début 1944. Il n'est pas rare que cette version pourtant ancienne du Zéro équipe encore des unités de première ligne à cette époque.

RÉORGANISATION

À partir du 4 mars 1944, l'état-major de la Marine impériale entreprend une réorganisation majeure de ses flottilles de chasse. La nouveauté, c'est la création d'une nouvelle entité, la *Sentô Hikotai* (escadrille), et le dépouillement de toute substance de la *Kôkûtai*, qui devient une sorte de coquille vide pour l'accueil d'autant de *Sentô* que l'état-major voudra bien confier à sa responsabilité. D'unité de base opérationnelle, la flottille devient ainsi une sorte de groupement tactique. Si la dissolution d'une *Kôkûtai* ne devrait désormais plus entraîner automatiquement la disparition de son échelon volant, elle est habituellement consécutive à de très lourdes pertes subies par ses *Sentô*. Dans les faits, au mieux, celles-ci sont rattachées à une autre flottille après retour au Japon pour une remise en forme (nouveaux avions, nouveaux pilotes, nouveaux cadres), au pire, elles sont radiées des contrôles purement et simplement. La dotation théorique de chaque *Sentô* de chasse comprend généralement 36 Zéro en ligne et 12 en volant.

MINI-TYPHON
SUR PELELIU

Le 30 mars 1944, l'aviation embarquée US commence une série de raids dévastateurs (2 172 sorties en trois jours !) sur Peleliu, un îlot proche de Palau, à environ 800 km à l'est de Leyte (Philippines). Y sont stationnées les 201e, 261e et 263e *Kû*. Le choc tourne au cauchemar pour les pilotes de l'aéronavale impériale : en deux jours, sur un total de 66 Zéro qui prennent l'air, pas moins de 52 sont descendus, auxquels il faut ajouter une vingtaine d'autres mitraillés au sol ! Si, le 30 mars, le maître Tanaka Shinsaku [2] revendique trois victoires, la « 201 » perd son pilote le plus chevronné, le lieutenant de vaisseau Yamashita Koshiro, dont c'était le premier combat dans le Pacifique après ses dix victoires remportées en Chine avec la 12e *Kû*. Le lendemain, c'est au tour des deux autres flottilles de subir de lourdes pertes ; la « 261 » se retrouve sans avion. Les survivants des trois unités sont rapidement évacués sur Saipan. Les Américains ont perdu… 3 avions au combat.

[2] Il sera tué le 12 septembre 1944 au-dessus de Cebu (Philippines) ; il comptait dix victoires.

[3] *Commander Air Group*, commandant du groupe aérien du porte-avions.

Un incident bizarre se déroule le 31 mars, lorsque le QG de la Flotte combinée est évacué par « Emily » sur Davao (Philippines). L'appareil du commandant en chef, l'amiral Koga Mineichi, disparaît sans laisser de traces, tandis que celui de son adjoint, l'amiral Toyoda Soemû, s'abîme dans la jungle. Les passagers du second hydravion seront restitués peu de temps plus tard par des guérilleros philippins, mais personne ne pourra ou ne voudra expliquer ce qui s'est passé, même si par la suite l'hypothèse d'un typhon sera avancée. L'affaire sera enterrée et Toyoda prendra la succession de Koga.

A LONG TIME…
A-GÔ

Pour faire face aux prochains débarquements américains aux Mariannes et aux Carolines, les unités terrestres du secteur sont renforcées et la Marine impériale se prépare pour une nouvelle confrontation aéronavale (forcément « décisive ») depuis la bataille de Santa Cruz, il y a près de dix-huit mois. C'est l'opération « A-Gô ». Les unités aériennes ont été remaniées à partir du 15 février 1944 pour s'adapter à la nouvelle réalité de la flotte avec la création de véritables *Kôkûtai* :

– 601e *Kû* (ex-1er Groupe aérien) : *Shôkaku, Taihô, Zuikaku* ; 81 A6M5.
– 634e *Kû* (ex-4e Groupe aérien) : *Hyûga, Ise* ; sans chasseurs.
– 652e *Kû* (ex-2e Groupe aérien) : *Hiyô, Junyô, Ryûjô* ; 81 A6M5, dont 27 chasseurs-bombardiers
– 653e *Kû* (ex-3e Groupe aérien) : *Chitose, Chiyoda, Zuihô* ; 63 A6M5, dont 45 chasseurs-bombardiers.

Tandis que l'aviation embarquée US ratisse les Mariannes le 11 juin 1944, un avion de reconnaissance japonais venu de Guam repère la flotte US. Le pilonnage de Saipan par les cuirassés, deux jours plus tard, convainc l'état-major impérial que quelque chose de gros se prépare. L'opération « A-Gô » est activée. Les 261e et 265e *Kû* sont transférées d'Halmahera à Yap et la 1re Flotte mobile quitte son mouillage de Tawi Tawi (au sud de Mindanao, Philippines), le 13 juin.

Mitsubishi A6M2 Modèle 21
Enseigne de vaisseau Katoh Toyofumi
265e *Kôkûtai*
Matsuyama (Shikôkû), 15 janvier 1944.

Et, en effet, le 15 juin, les Américains débarquent à Saipan (opération « Forager »). Après avoir repéré les porte-avions US trop tard dans la soirée du 18 juin, le vice-amiral Ozawa Jisaburô lance la première vague le lendemain, 19 juin, à 07h25. La 653e *Kû* engage 64 appareils, dont 57 Zéro (43 chasseurs-bombardiers), suivis par les 121 (dont 48 Zéro) de la 601e *Kû* à 07h45 et les 49, dont 42 Zéro (25 chasseurs-bombardiers) de la 652e *Kû*, à 09h00. Une seconde vague est lancée à 10h15 par la 652e *Kû* (50 appareils, dont 20 Zéro).

Mais les Américains sont sur leurs gardes et 77 F6F Hellcat déjà bien en position quand arrivent les premiers assaillants. Ce qui suit passera à la postérité sous le nom de « Tir au pigeon des Mariannes ».

L'un des héros du jour est le *Commander* David McCampbell, CAG-15 [3] de l'USS *Essex*. Après avoir descendu 5 « Judy », il s'en prend à une formation de « Zeke » :

« Après ma première passe sur le leader, sans résultat apparent, j'ai redressé sur sa gauche. Pensant qu'il serait préférable que je me concentre sur l'ailier gauche plutôt que sur le leader, ma passe suivante a été réalisée par-dessus sur ses sept heures et s'est achevée par l'explosion de l'avion ennemi. Rompant en piqué sur la gauche, je me suis retrouvé en bonne position pour une attaque du leader par-dessous dans ses six heures. J'ai concentré mon tir sur la queue et ai continué à tirer jusqu'à ce qu'il prenne feu et parte en abattée hors de contrôle. Au cours des deux dernières rafales, mes mitrailleuses se sont enrayées. »

Il rentre se poser sur son porte-avions avec sept victoires homologuées de plus à son tableau de chasse, qui en comportait déjà deux, mais McCampbell ne s'arrêtera pas en si bon chemin et nous le retrouverons un peu plus loin.

Les deux vagues japonaises se font hacher menu par la chasse américaine, qui va être créditée du total pharamineux de 380 victoires au cours de cette seule journée ! Les pertes s'élèvent à 41 appareils (dont 39 Zéro) pour la 653e *Kû*, 79 (dont 31 Zéro) pour la 601e *Kû* et 35 (dont 18 Zéro) pour les deux formations de la 652e *Kû*.

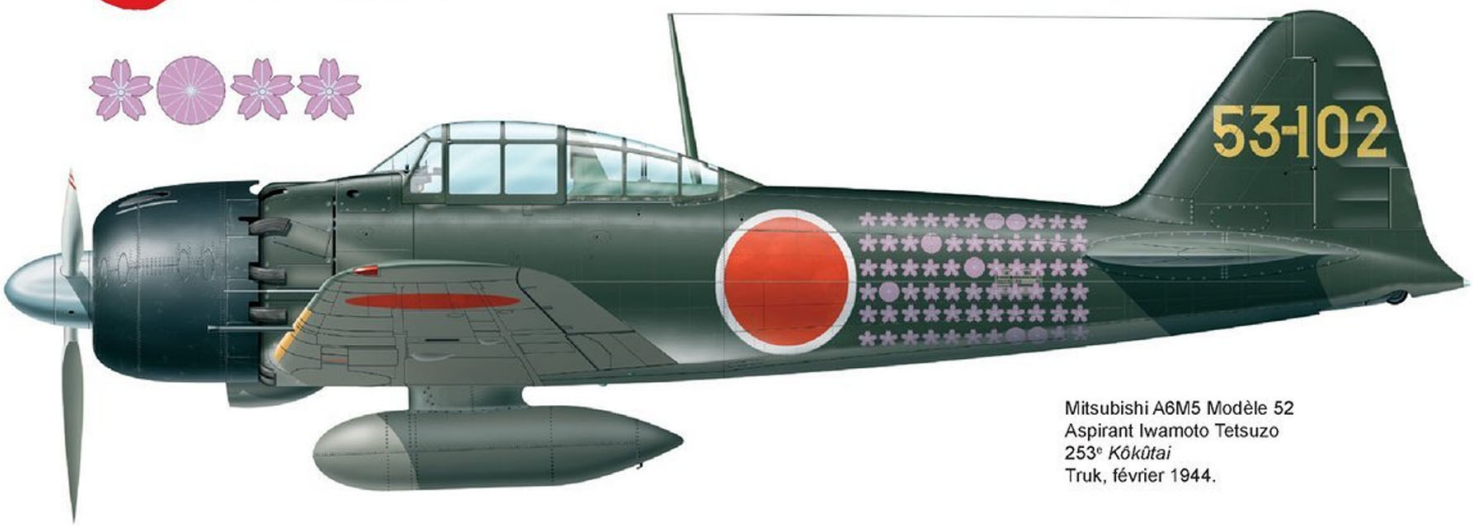
Pire, la 1re Flotte mobile voit le vétéran *Shôkaku* sombrer à 14h10, trois heures après avoir encaissé deux torpilles d'un sous-marin américain, précédant de dix minutes au fond de l'océan le *Taihô*, touché à mort par un autre submersible un peu plus tôt dans la matinée. En fin d'après-midi, c'est au tour du *Hiyô*, victime d'un avion-torpilleur et achevé par un sous-marin. Trois autres porte-avions sont endommagés et, en début de soirée, Ozawa reçoit l'ordre de Tokyo de se replier sur Okinawa ; il ne lui reste que 25 Zéro !

Les unités terrestres qui sont intervenues n'ont pas été épargnées. Bien étrillée à Biak, où elle a perdu 21 Zéro le 12 juin, la 202e *Kû* prend part aux missions sur Saipan avec ses 16 derniers appareils en état de vol ; ils sont tous détruits au sol ou en l'air. La 253e *Kû* est transférée de Truk à Guam, le 19 juin ; au moment de l'atterrissage, ses treize *Reisen* sont coiffés par des F6F, qui en abattent cinq en vol et massacrent le reste sur la piste.

LA MORT DE L'AVIATION EMBARQUÉE

Certes, l'US Navy n'a sans doute pas remporté la victoire éclatante qu'elle escomptait, elle aurait même tendance à croire qu'elle fut plutôt du genre de celle du fameux Pyrrhus, mais un taux 13 % de pertes (333 avions, toutes causes confondues), s'il semble très élevé dans ce contexte de domination aérienne quasi totale, reste encore supportable pour elle.

▼ Un Zéro de la 263e *Kôkûtai* détruit à Peleliu, à l'été 1944.



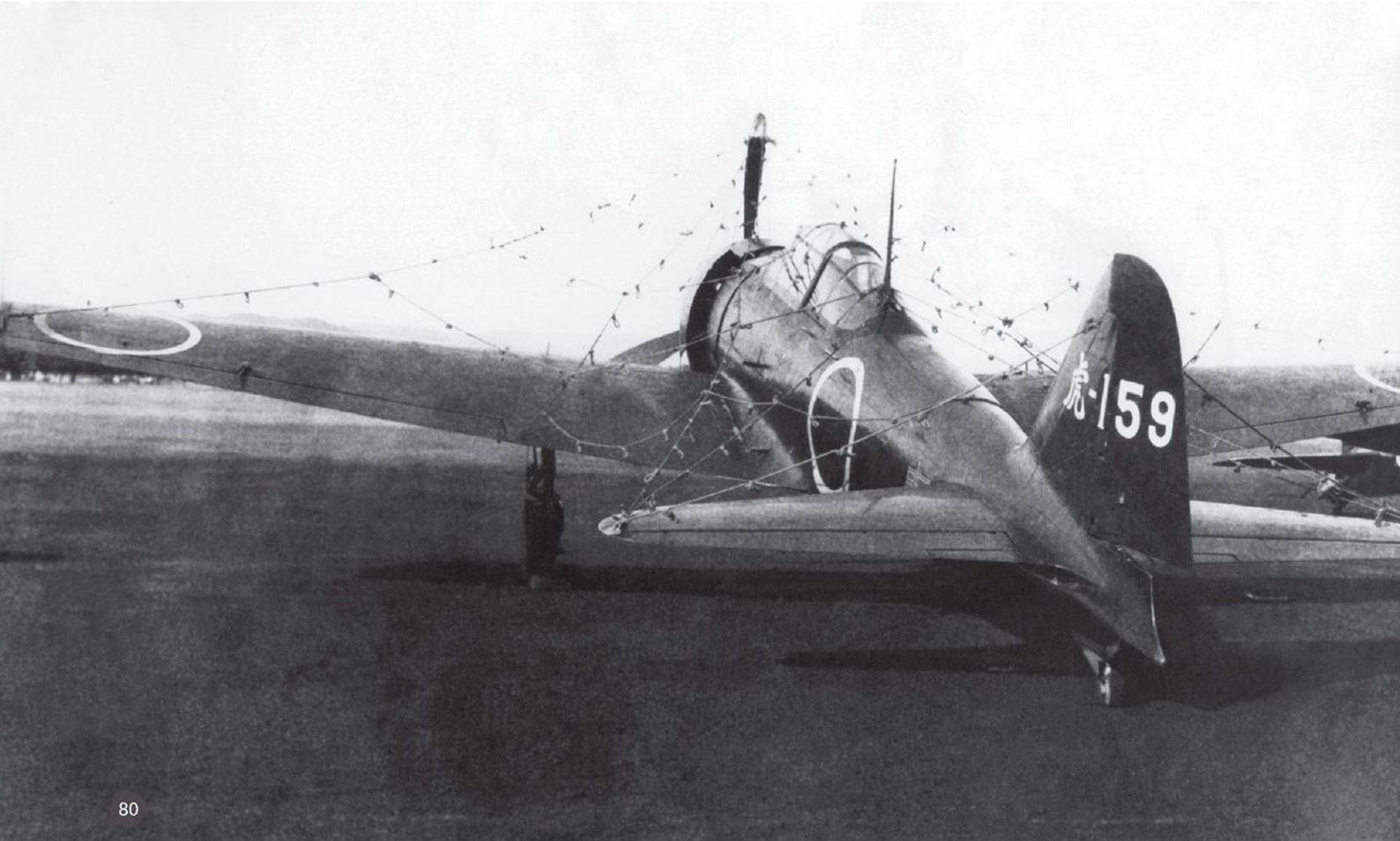
Mitsubishi A6M5 Modèle 52
Aspirant Iwamoto Tetsuzo
253e *Kôkûtai*
Truk, février 1944.

Il ne faut pas s'y tromper, au soir du 19 juin 1944, l'aviation embarquée impériale a purement et simplement cessé d'exister !
Le principe des vases communicants explique cette véritable déroute : alors que l'aéronavale nippone a perdu de manière régulière et inquiétante ses cadres chevronnés depuis Midway et que la qualité d'instruction des recrues décroît au fil des mois [4], au contraire, les pilotes de l'US Navy jouissent désormais d'une grande expérience et les jeunes sortent des écoles avec une solide formation tant théorique que pratique. La 652e *Kû*, constituée en mars 1944 autour du noyau provenant de la 2e Flotte aérienne anéantie à Rabaul, doit incorporer de nombreux néophytes tout droit sortis des écoles au terme d'un cursus raccourci. Envoyée en Indonésie, où le carburant n'est pas rationné, la flottille ne parvient pas à achever son programme d'entraînement en raison de l'activité des sous-marins américains qui restreignent les sorties des porte-avions. En juin, la quasi-totalité des jeunes pilotes ne savent toujours pas apponter correctement ! Comme le résume très bien le capitaine de corvette Okumiya Masatake : « En seulement deux ans, depuis que j'avais été nommé à l'état-major Air d'une division de porte-avions [juin 1942], l'âge moyen des commandants opérationnels avait été abaissé d'au moins dix ans. Malheureusement, l'aptitude des équipages qui avaient été engagés aux Mariannes avait chuté d'une manière proportionnelle ».

Contrairement à la Marine impériale, l'US Navy ne s'est pas contentée de mettre en service un Buffalo ou un Wildcat Modèle 52, elle a introduit deux monstres, le Vought F4U Corsair et le Grumman F6F Hellcat, équipés du moteur le plus puissant de l'époque, conçus selon des critères autrement plus exigeants en termes de performances pures et de sécurité. Sakai Saburô met le doigt là où ça fait mal :
« Quand la Yokosuka *Kôkûtai* a reçu l'ordre de constituer une section de défense aérienne, nous n'avons pu trouver que trente Zéro. Trente chasseurs, pratiquement identiques aux Zéro avec lesquels j'avais combattu en Chine, près de cinq ans plus tôt. Nous n'avions rien d'autre ! »

À LA QUEUE LEU LEU

Dans ses mémoires, Sakai cite une anecdote qui situe le faible degré d'instruction de la majorité des pilotes à cette période. Après les graves blessures reçues lors de sa mission sur Guadalcanal (voir chapitre 4), Sakai a perdu l'usage d'un œil, mais à force de persuasion et parce que l'aéronavale manque de pilotes expérimentés,



il obtient l'autorisation de rejoindre la Yokosuka *Kû* en tant qu'instructeur. Cependant, cette flottille se voit attribuer un rôle plus offensif et reçoit l'ordre de gagner Iwo Jima. Son nouveau commandant opérationnel, le capitaine de corvette Nakajima Tadashi, qui a besoin de cadres sur lesquels il puisse se reposer, lui propose de se joindre à l'expédition. Le départ doit être remis à quatre reprises en raison des conditions atmosphériques, Nakajima n'ayant aucune confiance dans la capacité de navigation de ses jeunes pilotes en pleine crasse. Enfin, le 20 juin 1944, profitant d'une accalmie relative, les 27 Zéro se présentent à la verticale d'Iwo :

« Nakajima a exécuté un large cercle au-dessus du terrain assigné, près du mont Motoyama, en plein cœur d'Iwo. J'avais toujours considéré la piste poussiéreuse de Lae comme épouvantable, mais celle-ci était juste impossible ! Apponter sur un porte-avions ballotté dans la tempête aurait été plus facile que de se poser sur cette monstruosité. La piste était bordée des deux côtés par un mur de rochers abrupts. Le moindre dérapage au toucher... on finissait en boule de feu. Et, en bout de piste, une imposante colline attendait le pilote qui aurait oublié de freiner. Nakajima a refusé de nous faire poser sur cet aérodrome dangereux. Il nous a conduits au-dessus de l'autre terrain érigé sur le contrefort Sud du volcan, où se trouvait une longue et large piste. L'un après l'autre, nous nous sommes posés en douceur. Oui, mais... il n'y avait aucun emplacement prévu pour garer nos chasseurs.

« Nakajima a agité les bras au-dessus de sa verrière pour nous faire signe de le suivre. Il avait repéré un sentier sinueux qui reliait les deux terrains. Or, le nôtre, non seulement était à deux kilomètres de celui sur lequel on s'était posé, mais il était à une altitude supérieure. Je ne me suis rarement senti plus ridicule qu'à ce moment, la première et dernière fois où j'ai escaladé une montagne en roulant avec mon Zéro au milieu d'une trentaine d'autres. Un bataillon de l'Armée a regardé passer notre convoi dans la poussière soulevée par des hélices avec une incrédulité totale. Beaucoup nous pointaient du doigt en riant ouvertement et en se moquant. Pour nous, cela n'avait rien de drôle. Rouler sur cette pente tortueuse à la queue leu leu, un chasseur devant et une hélice derrière, alors qu'il fallait négocier des virages en épingle à cheveux, était tout aussi hasardeux que de voler en formation serrée dans le brouillard. »

Le 24 juin 1944, Sakai participe à son premier combat depuis août 1942 ; ce sera aussi l'un de ses derniers :

« J'ai alors assisté à l'un des plus terribles combats aériens auxquels j'aie participé. Un Hellcat cherchait frénétiquement à échapper à un Zéro qui lui collait fermement aux basques, tirant de courtes rafales de canon à moins de 50 m de distance. Juste derrière, un autre Hellcat tentait de rattraper le Zéro. Puis, j'ai vu un Zéro piquer pleins gaz sur le second Hellcat. Ils volaient tous les quatre à la queue leu leu, un long serpentin de feu. Le second Zéro, tellement concentré sur sa proie, n'a pas semblé apercevoir qu'un nouveau Hellcat l'avait pris dans son collimateur. Un troisième Zéro est alors apparu de nulle part et, au terme d'un virage très court, s'est placé derrière le dernier Hellcat. C'était un spectacle à la fois fascinant et horrifiant, chacun tirant sur sa cible, Hellcat, Zéro, Hellcat, Zéro, Hellcat, Zéro... mais est-ce que personne ne regardait donc jamais derrière soi ?

« Le premier chasseur, le Grumman, a dérapé, lâché quelques volutes de fumée et plongé vers l'océan. Au même moment, le Zéro qui le poursuivait a explosé en vol. Son vainqueur n'a survécu qu'une poignée de secondes ; des obus lui ont arraché une aile et il est tombé en vrille. C'est à cet instant qu'un éclair aveuglant a effacé le second Zéro. Comme le troisième Hellcat reprenait de l'altitude, il a été cueilli par une rafale qui a ravagé son cockpit. Les cinq appareils sont tombés à l'eau à quelques secondes d'intervalle. Le dernier Zéro a effectué un tonneau, puis a viré pour s'éloigner – le dernier survivant de la mêlée. »

[4] Pour différentes raisons : restriction en carburant à cause du blocus mis en place par les sous-marins américains, nécessité de combler les pertes au plus vite, baisse de qualité des instructeurs en raison de l'obligation de maintenir au front les pilotes les plus expérimentés (absence d'un système de rotation et de notion de « tour d'opérations »), etc.

▼ et ◣ Un A6M3 Modèle 22*Ko* de la 261e *Kôkûtai* décoré comme un sapin de Noël, probablement à Saipan. Le réseau de cordes servait à tenir les branchages destinés à camoufler l'avion au sol. Le Modèle 22*Ko* est une variante assez rare, équipée du moteur du Modèle 32, de la voilure du Modèle 22 et de l'armement du Modèle 52.

▲ Un A6M5 Modèle 52 de la 261e *Kôkûtai* capturé à Saipan, le 13 juin 1944.

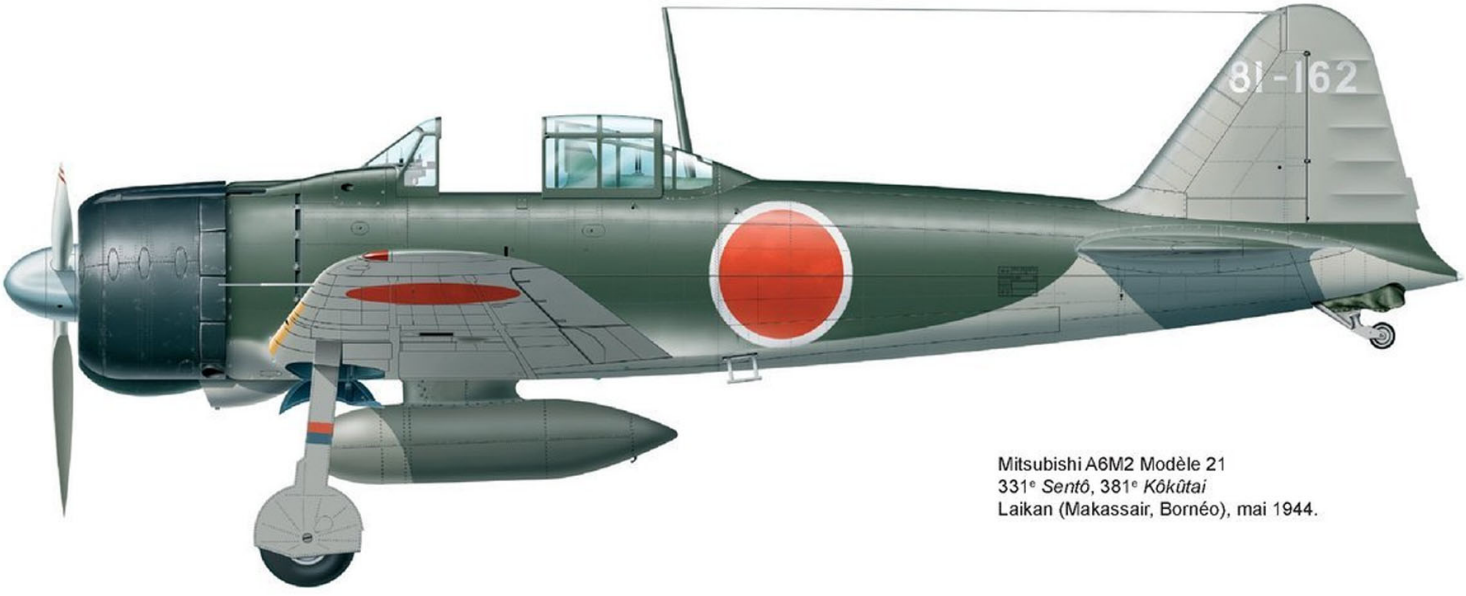
LA MENACE
VENUE DU CIEL

Décidément, il s'en passe des choses au mois de juin 1944 ! Le 15, soit dix jours après leur toute première sortie au-dessus de Bangkok, les redoutables Boeing B-29 Superfortress s'en prennent au Japon : 47 bombardent de nuit les aciéries de Yawata. Bien que la responsabilité de la défense aérienne de la Mère patrie soit du ressort de l'Armée, l'état-major de la Marine s'inquiète de la situation et manifeste son désir de renforcer ses unités de chasse pour protéger ses trois principaux ports. Comme l'explique Sakai, la Yokosuka *Kû* reçoit l'ordre de former une section de chasse. Rapidement sont mises sur pied les Kure *Kû* et Sasebo *Kû*, équipées d'un mélange de A6M5, J2M3 et J1N1-S [5]. Au début du mois d'août, ces sections de chasse sont transformées en flottilles, respectivement la 332e *Kû* (avec une dotation initiale de 45 A6M5, 2 J2M3 et 12 J1N1-S) et la 352e *Kû* (33 A6M5, 8 J2M3 et 5 J1N1-S). Ces unités seront placées sous le commandement tactique de l'Armée en cas de nécessité.

[5] Pour les activités nocturnes des *Reisen* et des *Gekko*, nous renvoyons le lecteur à *Aéro-Journal* n° 19 (décembre 2010).

Le 20 août 1944, les B-29 reviennent sur Yawata mais, cette fois-ci, de jour. La 352e *Kû* fait décoller 8 Zéro, qui en revendiquent un sûr et un probable. Mais ces monstres d'acier posent des problèmes insurmontables à la chasse japonaise. Évoluant à plus de 8 000 m, ils sont pratiquement hors d'atteinte des Zéro, qui, en outre, peinent à les rattraper, d'autant qu'à ces altitudes, l'armement s'enraye fréquemment et que, pour la plupart n'étant pas équipés de radio, ils ne peuvent pas être guidés depuis le sol. Chaque victoire est donc consécutive à un exploit personnel. Certains pilotes en arrivent aux pires extrémités, comme aborder les B-29, parfois avec succès, mais beaucoup n'auront pas l'occasion de recommencer… Ainsi, le 21 novembre, l'enseigne de vaisseau Sakamoto Mikihiko (352e *Kû*) endommage trois B-29 et percute volontairement un quatrième ; les carcasses enchevêtrées des deux appareils plongent vers le sol.

La livraison de la piste d'Isley Field (Saipan) au XX *Bomber Command*, le 12 octobre 1944, va transformer le pire cauchemar des pilotes japonais en réalité :



Mitsubishi A6M2 Modèle 21
331e *Sentô*, 381e *Kôkûtai*
Laikan (Makassair, Bornéo), mai 1944.

le 18 novembre, pour la première fois, les B-29 survolent Tokyo. Pour éviter les forts courants d'air qui leur confèrent une vitesse relative frisant parfois les 800 km/h, fort perturbante pour la précision des bombardements, les B-29 reviennent le 21 novembre à plus basse altitude. C'est une aubaine pour les 43 *Reisen*, 16 *Raiden* et 6 *Gekko* de la « 352 », qui les attendent en embuscade. Ils revendiquent 9 victoires, dont 3 attribuées aux Zéro (y compris celle de Sakamoto) ; cinq B-29 sont effectivement perdus et un sixième, endommagé, se pose sur le territoire soviétique.

Le 7 avril 1945, pour la première fois, les B-29 sont escortés par des P-51 basés à Iwo Jima. Curieusement, les 252e, 302e et 601e *Kû*, envoyées à la rencontre des Superfortress, ne rencontrent pas les Mustang. Plusieurs pilotes décident d'adopter une technique plus agressive : l'abordage. Au moins deux y parviennent (maîtres Nishioka Yoshiharû et Watanabe Yohei) au prix de leur vie.

Les Mustang adaptent rapidement leurs tactiques. Dans un premier temps, arrivant sur l'objectif en avance, ils empêchent la chasse nippone de décoller. Puis, en effectuant des *sweeps* en avant du trajet des B-29, ils l'empêchent de s'approcher des bombardiers. Enfin, en s'attaquant directement à ses aérodromes, ils vont la clouer au sol.

Sakai Saburô sur le B-29 :

« Il était plus qu'évident que nous n'étions absolument pas préparés à combattre les Superfortress, qui venaient de bombarder Kyûshû depuis leurs bases en Chine. Les chasseurs légers qui tentèrent l'interception s'avérèrent totalement impuissants contre ces bombardiers rapides, fortement blindés et lourdement armés. Si le B-17 avait été un redoutable adversaire, le B-29 était tout simplement invincible. Les concepts défensifs adoptés par notre Haut commandement ont été mis en place beaucoup trop tard. La majorité de nos chasseurs étaient des Zéro, parfaitement adaptés à nos tactiques offensives du début de la guerre, mais totalement dépassés contre le B-29.

« [Le Haut commandement] ne se rendait pas compte des difficultés à intercepter les Superfortress à cette altitude. Tout d'abord, nos chasseurs ne possédaient pas une vitesse ascensionnelle leur permettant d'atteindre 9 000 m pendant les quelques minutes qui s'écoulaient entre l'alerte et l'arrivée des bombardiers. Quand bien même, chacun émettait de grandes réserves sur nos possibilités de rattraper les B-29 qui volaient beaucoup trop vite. [...]

« Les Superfortress arrivaient la nuit et la plupart des pilotes japonais restaient assis par terre, impuissants, à maudire l'absence de chasseurs de nuit et d'entraînement au combat nocturne. À l'exception de quelques chasseurs de nuit, qui ne faisaient rien de plus que harceler les bombardiers, ceux-ci n'avaient guère à craindre que la DCA. [...]

« Les cadences de production des nouveaux chasseurs [*Raiden* et *Shiden-kai*] étaient désespérément lentes. En dépit des ordres donnés par le Haut commandement, le brave vieux Zéro constituait toujours l'épine dorsale de notre aviation de chasse. »

▲ Non seulement des avions en état de vol sont tombés aux mains des Américains à Aslito (assurément plus de 25), mais aussi des moteurs de rechange neufs, encore dans leur emballage d'origine.

REMANIEMENT DES FLOTTILLES

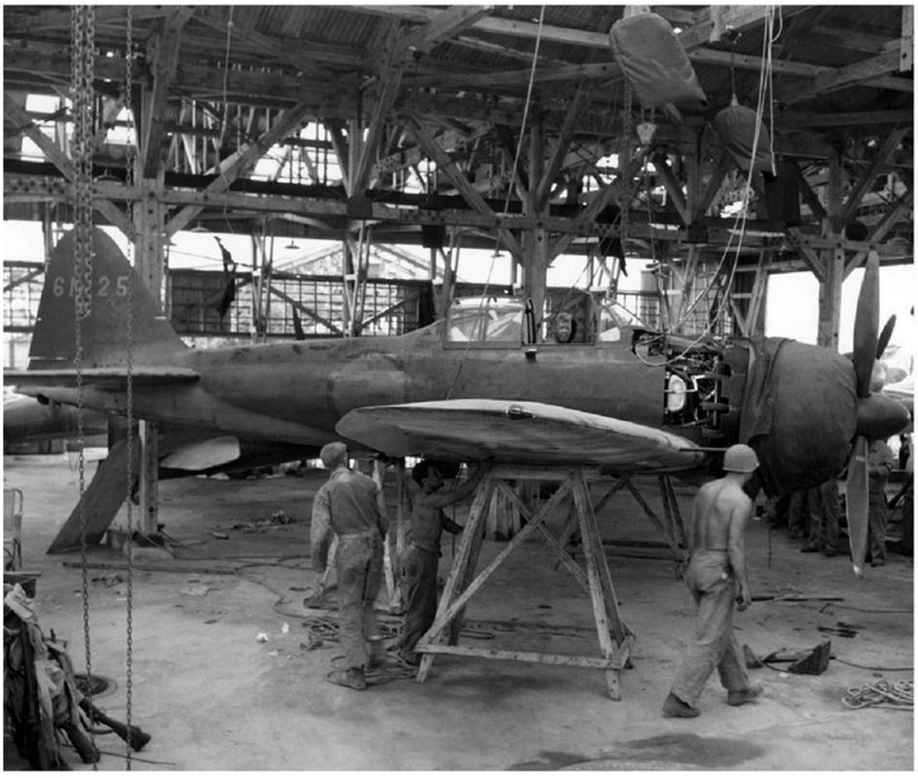
Revenons un peu en arrière, très exactement au 10 juillet 1944, quand, après les lourdes pertes subies au mois de juin tant par les unités embarquées que terrestres, l'état-major de la Marine prend la décision de dissoudre certaines flottilles, qui, d'ailleurs, n'existent plus que sur le papier. C'est ainsi que disparaissent les :

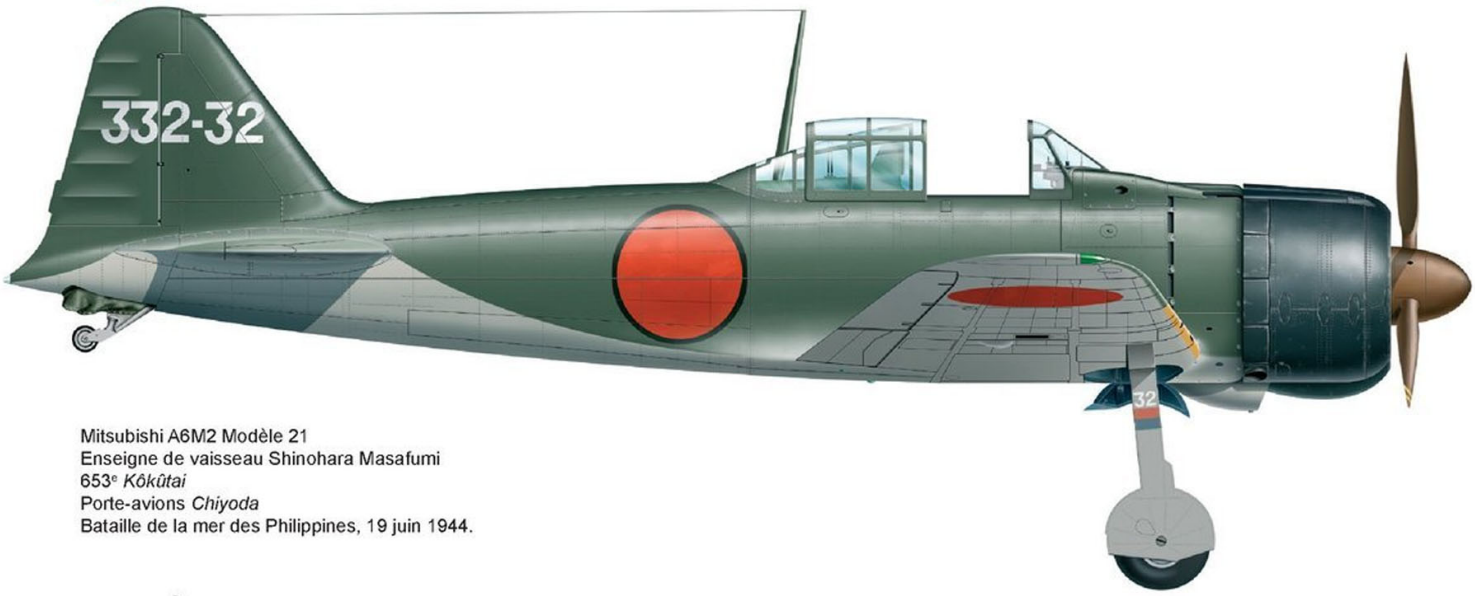
- 202e *Kû* à Davao (Philippines) ;
- 253e *Kû* à Truk ;
- 261e *Kû* à Guam ;
- 263e *Kû* à Peleliu ;
- 265e *Kû* à Davao ;
- 301e *Kû* à Iwo Jima ;
- 321e *Kû* à Davao ;
- 343e *Kû* à Guam ;
- 501e *Kû* à Davao ;
- 652e *Kû* à Guam.

Le personnel est réparti entre les flottilles maintenues en existence.

Quant aux flottilles embarquées, elles sont réorganisées et accueillent les nouvelles *Sentô* à partir du mois d'août 1944.

▼ Cet A6M5 Modèle 52 était en cours de réparation ou de révision.





Mitsubishi A6M2 Modèle 21
Enseigne de vaisseau Shinohara Masafumi
653e *Kôkûtai*
Porte-avions *Chiyoda*
Bataille de la mer des Philippines, 19 juin 1944.

LA MISE À MORT DE LA MARINE IMPÉRIALE

Le 20 octobre 1944, les Américains débarquent à Leyte, l'une des grandes îles qui forment les Philippines. Deux flottes américaines y participent, la 7th du *Vice-Admiral* Thomas C. Kinkaid et la 3rd du *Vice-Admiral* William F. « Bull » Halsey, qui, dans sa formation habituelle, compte 17 porte-avions d'escadre, 16 porte-avions d'escorte, 12 cuirassés, 10 croiseurs lourds, 18 croiseurs légers, 116 destroyers et un nombre considérable de bâtiments divers, couvrant un rectangle de 80 km de long sur 20 de large.

Les Japonais ne peuvent s'y opposer qu'avec de faibles moyens. Cette fois, la menace est d'importance. Si les Philippines tombent, ce sera l'asphyxie du Japon, alors privé de ses dernières ressources vitales. L'état-major impérial accouche du plan « Sho-Gô », tout aussi alambiqué que les précédents, et qui, par sa nature, place la bataille des Philippines tout entière sous le signe de l'attaque-suicide.

Appareillant de Ryûkû par le nord-est, une escadre dite de diversion, confiée à l'amiral Ozawa Jizaburô, jouera le rôle de la muleta pour attirer « Bull » Halsey le plus loin possible des plages de débarquement. Alors, arrivant par l'ouest, une escadre d'intervention divisée en trois groupes pénétrera dans la mer des Philippines en enveloppant Leyte et Samar pour écraser les têtes de pont américaines à coups de canons. L'amiral Kurita Takeo, qui commande l'un des trois groupes, aligne les deux super-cuirassés *Yamato* et *Musashi*, qui surclassent de plus de 15 000 tonneaux les plus grosses unités américaines. Pour rendre le potentiel d'Ozawa crédible, il lui a été affecté les quatre derniers porte-avions encore en état, le *Zuikaku*, le *Zuihô*, le *Chiyoda* et le *Chitose*, avec à leur bord les derniers survivants de la fière aviation embarquée impériale : 116 avions ! Pour faire bonne mesure, lui sont adjoints deux navires hybrides, les vieux cuirassés *Ise* et *Hyuga*, dont la partie arrière a été débarrassée des tourelles pour l'installation d'un pont d'envol pour hydravions.

La Marine peut aussi compter sur la chasse terrestre de la 1re Flotte aérienne du vice-amiral Onishi Takijiro, soit… les 15 A6M5 de la 221e *Kû* encore en état de vol à Mabalacat (Luçon) ! Évidemment, ça fait peu… Aussitôt, les renforts affluent, en particulier la majeure partie de la 2e Flotte aérienne du vice-amiral Fukudome Shiregû, rameutée de Formose le 23 octobre. Dans la soirée, les deux flottes aériennes alignent les 62 Zéro des 221e et 252e *Kû*, les 20 Zéro de la S 303 de la 341e *Kû* et les 80 à 90 Zéro dédiés aux « attaques spéciales » (221e *Kû*, S 304, 643e *Kû* et 653e *Ku*), basés sur l'île de Luçon et,

[6] McCampbell utilise le jargon des aviateurs de la Navy : VF et « rats » pour les chasseurs, selon qu'ils sont amis ou ennemis, « faucons » pour les bombardiers en piqué et « poissons » pour les torpilleurs.

▼ En route pour les USA !

pour la plupart, à Clark Field, près de Manille. Environ 160 *Reisen*, c'est dix fois plus, mais pour repousser les assauts de quelque 1 500 avions américains, c'est quand même un peu léger…

Il n'entre pas dans notre intention de traiter de la bataille navale du cap Engaño ou « bataille de Leyte », qui dépasse le cadre de notre étude.

Le 24 octobre 1944, à la suite du repérage des porte-avions américains à 11h45, le *Zuikaku* lance une première vague (24 appareils, dont 21 Zéro), suivie un peu plus tard par une seconde des trois autres « toits plats » japonais. Cette dernière se compose de 4 *Tenzan* et de 29 *Reisen* (dont 9 chasseurs-bombardiers). À 13h05, elle est interceptée par une vingtaine de Hellcat : seuls trois appareils reviennent à leur porte-avions et deux autres vont se poser à Luçon. Les sept victoires revendiquées par les pilotes nippons semblent presque anecdotiques. Les survivants de la formation du *Zuikaku* (14 avions), qui se posent à Clark Field, affirment avoir coulé deux porte-avions américains !

De son côté, Fukudome, négligeant la protection de la force d'intervention, lance trois vagues contre la flotte américaine, soit 163 appareils. La première est repérée vers 08h00 par les radars de la flotte américaine et, aussitôt, 53 Hellcat sont dirigés à la rencontre des intrus. Le combat qui s'ensuit n'est pas sans rappeler la célèbre journée du « Tir au pigeon ». Pas moins de 270 victoires seront homologuées aux diverses unités de l'US Navy engagées ce jour-là, mais, parmi les pilotes de chasse, deux de la VF-15 vont surpasser tous les autres. Le premier est le CAG de l'USS *Essex*, le *Commander* David McCampbell :

« Sept VF [6] ont décollé sur alerte pour intercepter un important raid aérien, y compris moi-même pour la bonne raison que mon taxi se trouvait sur la catapulte, parce que je devais conduire la première vague d'assaut. […] [La formation ennemie] se composait d'au moins 60 *rats*, *faucons* et *poissons*. Comme il y avait beaucoup de *rats* au-dessus de nous, nous avons immédiatement pris de l'altitude et, à peu près au même instant, la formation ennemie a rebroussé chemin, ce qui a entraîné son effilochement. À ce moment, j'ai donné l'ordre à ma seconde section d'attaquer les traînards par l'arrière et j'ai informé ma propre section qu'on allait les "travailler" par le dessus. En raison de la nature précipitée du décollage, au cours duquel le chef de la seconde section n'a pas pu décoller, et de la nécessité de changer le canal radio, 5 VF ont suivi la seconde section, ne laissant que mon ailier, le Lt(jg) R. W. Rushing, et moi-même en altitude.

▲ Deux A6M5 Modèle 52 de la 261e *Kôkûtai* capturés à Saipan, prêts à être embarqués.

« L'attaque des deux sections a commencé en même temps, ce qui a amené les *faucons* et les *poissons* à piquer à travers la masse nuageuse pour s'échapper. Après que nous avons effectué trois ou quatre passes, les *rats*, ayant perdu de vue leurs protégés, ont formé un large cercle Lufbery parfaitement organisé, qui n'a offert aucune ouverture à mon ailier et à moi-même. Nous avions bien compris qu'ils avaient perdu les avions qu'ils escortaient et, imaginant qu'ils ne devaient pas regorger de carburant, nous avons décidé de conserver l'avantage de l'altitude et d'attendre leur départ, ce qui, dans la confusion de la manœuvre, ne manquerait pas de nous fournir quelques cibles faciles parmi les attardés.

▼ Prises de guerre : ces Zéro font route sur le USS *Copahee* (CVE-12) à destination de San Diego, juillet 1944.

Et ça n'a pas manqué ! Dans l'heure qui a suivi, nous avons collé à la formation des chasseurs qui volaient en zigzags, mettant à profit chaque opportunité pour tirer sur : 1) ceux qui essayaient de grimper à notre hauteur ; 2) ceux qui s'écartaient de leur protection mutuelle ; 3) ceux qui traînaient et 4) ceux, qui n'y tenant plus, tentaient d'engager le combat individuellement avec nous. En tout, nous avons effectué entre 18 et 20 passes en prenant soin de ne pas nous exposer et de conserver des munitions en ne tirant qu'à très courte distance.

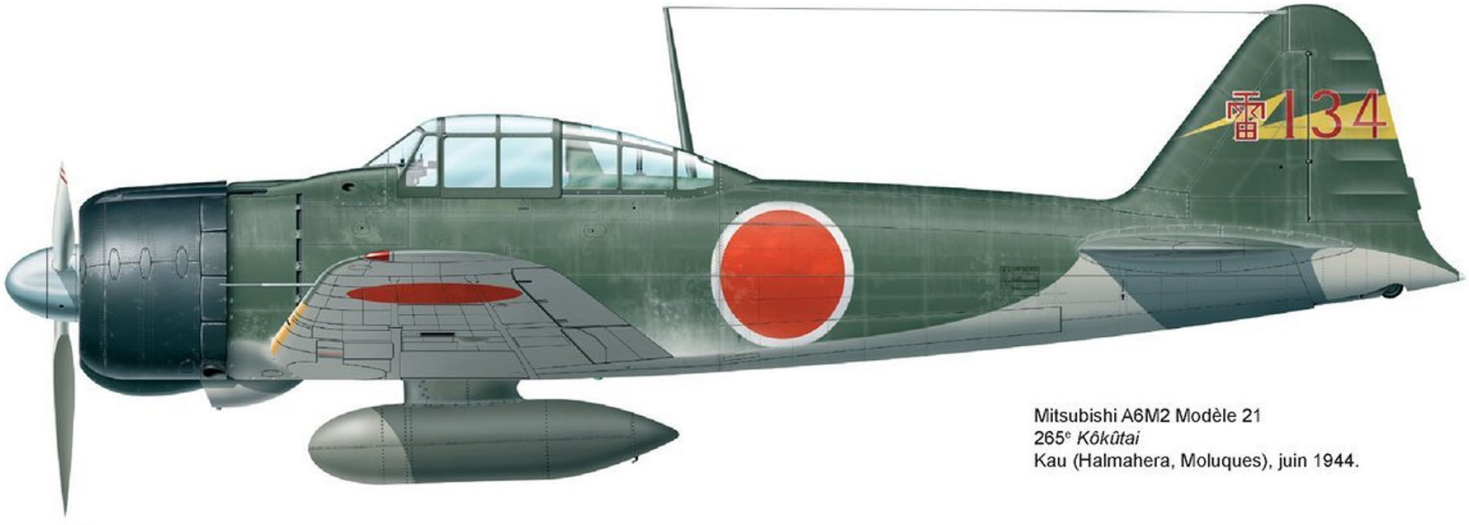
« Au bout d'une demi-heure, après avoir réclamé de l'aide à cor et à cri, un troisième pilote [Lt(jg) Slack] s'est joint à nous et nous avons pu attaquer des groupes plus importants et, en deux passes dont je me souviens, nous avons descendu trois appareils en flammes à chaque fois. Il y avait trois types de chasseurs ennemis dans la formation : des "Zeke" en majorité et quelques "Oscar" et "Hamp". La plupart des chasseurs portaient ce qui semblait être une bombe de 250 kg soit sous l'aile droite, soit sous le ventre. Les avions ennemis volaient en un seul groupe, plutôt en désordre, vers Manille, en perdant de l'altitude progressivement. Il restait 18 appareils quand nous avons rompu le combat. Il s'agissait seulement d'attendre l'ouverture, de les abattre, de transformer en altitude la vitesse que nous avions accumulée pendant le piqué et d'attendre que deux autres viennent s'exposer.

« Ma demande d'homologation de 9 avions détruits ne porte que sur ceux que mon ailier ou moi-même avons vu exploser ou tomber en flammes. De nombreux autres ont été vus en train de piquer moteur fumant, dont deux sont partis en vrille, apparemment hors de contrôle, et ne sont revendiqués que comme probables. D'autres ont été touchés et vraisemblablement endommagés. Au début, nous n'avions pas essayé de noter le type des appareils ni l'angle des attaques ; en fait, ce ne fut qu'après avoir détruit 5 avions et avoir eu la certitude que l'affaire était bien engagée que j'ai décidé de tenir un décompte en marquant les victoires avec un crayon sur le tableau de bord. L'estimation la plus précise que je puisse faire est de 9 "Zeke", 3 "Hamp" et 3 "Oscar" détruits par le Lt(jg) Rushing et moi-même. »

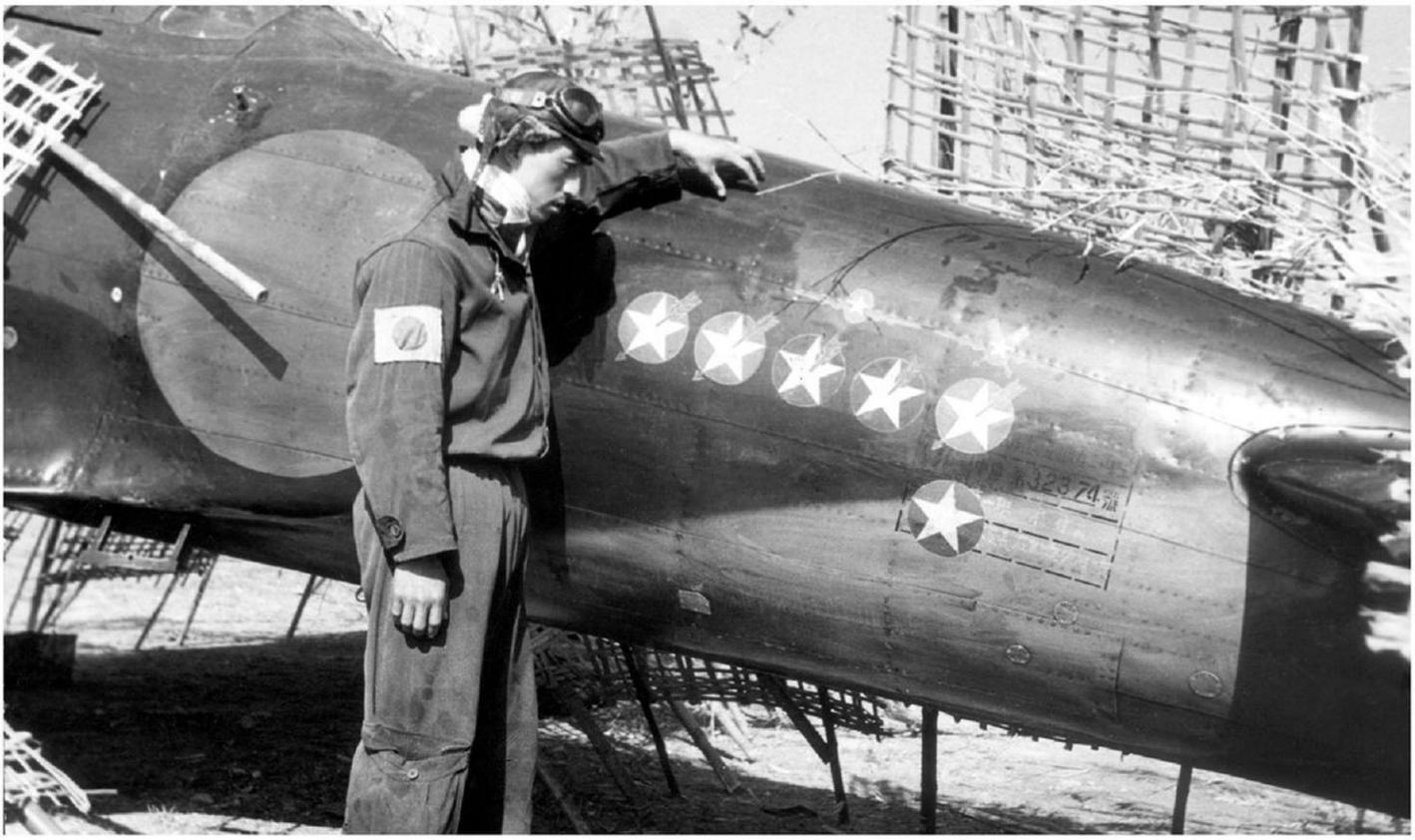
▲ Un A6M5 Modèle 52 de la 343e *Kôkûtai* détruit à Guam, en juin 1944. Y ayant laissé la quasi-totalité de ses avions, la flottille sera dissoute peu de temps plus tard.

Consacrant ainsi la suprématie absolue de la Navy sur l'aéronavale impériale, McCampbell explose son propre record et celui d'Alex Vraciu (ce dernier établi neuf mois plus tôt). Il est officiellement crédité de 9 victoires : 5 « Zeke », 2 « Oscar » et 2 « Hamp » sûrs, ainsi que d'un « Zeke » et d'un « Oscar » probables. Son palmarès personnel saute brutalement à 30 victoires confirmées (il sera de 34 à la fin des hostilités), ce qui fait de lui l'as des as de l'US Navy. Son ailier, le *Lieutenant (jg)* Roy W. Rushing, obtient la confirmation de 4 « Zeke », 1 « Oscar », 1 « Hamp », plus 2 « Zeke » et 1 « Oscar » endommagés ; il remportera sa 13e et dernière victoire le 5 novembre 1944. Le *Lieutenant (jg)* Albert C. Slack ne sera pas en reste avec quatre victoires, « boostant » son score à 6,5. À eux trois, ces pilotes de la VF-15 ont donc revendiqué… 23 victoires.

Il est peu probable que les deux hommes aient pu rencontrer des « Oscar », l'Armée ayant laissé la Marine se débrouiller seule aux Philippines et, quand on connaît l'esprit de coopération qui animait l'une et l'autre, il est encore plus invraisemblable que des avions de l'Armée aient pu se joindre à une expédition de la Marine !



Mitsubishi A6M2 Modèle 21
265e *Kôkûtai*
Kau (Halmahera, Moluques), juin 1944.



Le lendemain, 25 octobre, le désastre sera complet : les quatre porte-avions, le *Musashi*, deux autres cuirassés, dix croiseurs et neuf destroyers sont envoyés par le fond au large du cap Engaño. Même si le *Yamato* a échappé au massacre, la Marine impériale a cessé de constituer la moindre menace.

▲ L'aspirant Tanimizu Takeo de la 203e *Kôkûtai* contemple le tableau de chasse peint sur son appareil. Il revendiquera 18 victoires depuis son premier engagement à Rabaul, le 2 novembre 1943, et ses derniers combats au-dessus d'Okinawa. Il a expliqué que ce n'était pas par gloriole personnelle qu'il peignait ses victoires, mais pour remonter le moral des jeunes pilotes qui éprouvaient les pires difficultés face à l'USAAF.

LE MORAL
EN DESSOUS DE ZÉRO

Le rapport de McCampbell est intéressant à plusieurs titres. Il montre que les pilotes japonais ont perdu le mordant et la pugnacité qui constituaient deux de leurs plus grandes qualités dans le passé. Il se contente de noter, comme si la chose était alors normale ou habituelle, qu'ils rebroussent chemin dès qu'ils aperçoivent les Hellcat et que, à aucun moment, ils ne tentent d'organiser une riposte coordonnée. Les « rats » n'ont qu'une idée en tête : regagner Manille. L'un des grands spécialistes de l'aviation japonaise, Bernard Millot, avait déjà mis le doigt sur la question :

« Tokyo avait envisagé de prendre des mesures disciplinaires contre les équipages de bombardiers et d'avions-torpilleurs, dont le moral avait baissé d'une façon inquiétante. Le découragement des pilotes de ces appareils provenait des échecs cuisants qu'ils subissaient depuis quelques mois : résultats insignifiants obtenus au prix de la perte d'un grand nombre d'hommes et d'avions. Le moral, jusque-là inébranlable, de ces aviateurs s'était trouvé très affecté et beaucoup de pilotes partaient en mission sans aucun espoir de réussite et de survie. Le rendement s'était trouvé réduit à néant, car bien des aviateurs, devant la puissance efficace de l'adversaire, rebroussaient chemin avant même d'avoir atteint l'objectif. Informé de l'inefficacité certaine des mesures disciplinaires qu'il envisageait de prendre pour essayer de redresser la désastreuse situation, le grand état-major impérial s'était résigné à laisser à ses subordonnés le choix d'autres tactiques. »

Et « le choix d'autres tactiques », c'est précisément ce qu'a en tête le vice-amiral Onishi Takijiro, quand il débarque à Manille, le 17 octobre 1944, pour prendre en main les destinées de la 1re Flotte aérienne. ■

▼ Un A6M5 Modèle 52 de la 221e *Kôkûtai*, capturé sur l'île de Luçon (Philippines), fin 1944.

ED-198
ED-135

« À MON AVIS, IL N'Y A QU'UN MOYEN DE S'ASSURER DE L'EFFICACITÉ MAXIMALE DE NOS MAIGRES FORCES. C'EST D'ORGANISER DES UNITÉS D'ATTAQUE SPÉCIALE AVEC DES CHASSEURS ZÉRO ARMÉS D'UNE BOMBE DE 250 KG ET DE S'ÉCRASER EN PIQUÉ SUR LES PORTE-AVIONS ENNEMIS. »

Vice-amiral Onishi Takijiro, commandant la 1re Flotte aérienne.

CHAPITRE VII

LES VOLONTAIRES DE LA MORT

(OCTOBRE 1944 – AOÛT 1945)

Cimetière d'avions à Atsugi. Au premier plan, un A6M5 de la 302e *Kôkûtai*, codé YoD-135, probablement un appareil de chasse de nuit. Derrière, on aperçoit un Mitsubishi J2M3 *Raiden*, un Nakajima J1N1-S et un Yokosuka P1Y1 de cette même unité, spécialisée dans l'interception nocturne des B-29 dans les derniers mois de la guerre.

▲ Immortalisation d'un moment historique : base de Mabalacat (Philippines), 25 octobre 1944 au petit matin, départ de la section Shikishima de la 201e *Kôkûtai* qui va réaliser la première mission Kamikaze officielle. En tête roule le A6M2 du lieutenant de vaisseau Seki Yuko. Derrière suivent d'autres A6M2 porteurs d'une bombe et des A6M5 de l'escorte, équipés d'un réservoir ventral.

Il est 07h50 quand les vigies du porte-avions USS *Sangamon* (CVE-26) repèrent en visuel quatre chasseurs japonais de type « Zeke » arrivant par le sud-ouest vers 3 000 mètres. Ceux-ci se comportent de manière quelque peu déconcertante, semblant peu s'intéresser aux nombreuses proies qui s'offrent pourtant à eux sous la forme de lourds bombardiers-torpilleurs en train de décoller d'autres porte-avions. Un nuage les cache un moment au regard des guetteurs américains. Au débouché, trois d'entre eux partent en piqué accentué, tandis que le quatrième conserve son altitude et se met à décrire des cercles, visiblement observant la scène avant de prendre une décision.

À bord du USS *Santee* (CVE-29), les servants de DCA n'ont pas le temps d'armer leurs canons que l'un des « Zeke » est déjà sur eux. À leur grande surprise, alors qu'il aurait déjà dû larguer la bombe qu'il porte sous le fuselage et entamer sa ressource, il maintient son piqué. Sur le pont, dans un suprême réflexe, tout le personnel se jette à plat ventre. Le chasseur japonais percute le porte-avions dix mètres devant l'ascenseur arrière, pénétrant jusqu'au pont inférieur par une brèche de trois mètres. Le bâtiment vacille sous le choc. En explosant, la bombe cause une déchirure de huit mètres dans le pont du hangar, entraînant une série d'incendies et de nouvelles détonations.

Les marins se relèvent tandis que résonnent les sirènes d'incendie et que les équipes de sécurité courent dans tous les sens, au milieu des cris des blessés et du bruit assourdissant des déflagrations. Les regards échangés dénotent un sentiment d'inquiétude. La même question est sur toutes les lèvres : le Japonais a-t-il raté son attaque ou s'est-il délibérément écrasé ? Les deux autres « Zeke » ne tardent pas à leur fournir la réponse. Cette fois, la DCA ouvre le feu. L'un des deux est touché de plein fouet par un obus de 127 mm. L'autre, également touché, est dévié de sa course. Il se dirige vers le *Sangamon*, mais percute l'eau avant d'atteindre sa cible.

Il n'y aucun doute possible, ces piqués à la mort ne peuvent être que volontaires. Les marins américains ont déjà eu l'occasion à différentes reprises d'être confrontés à ce type d'attaque, mais il s'agissait d'actes isolés perpétrés par des pilotes dont l'avion avait été trop fortement endommagé pour qu'il puisse retourner à sa base ou à son propre porte-avions. Dès le 7 décembre 1941, à Pearl Harbor, un avion japonais, dont les réservoirs d'essence avaient été crevés, s'était précipité sur le porte-hydravions *Curtiss* et un autre avait visé un hangar à Kaneohe. Mais, cette fois, il est clair qu'il ne s'agit pas d'actes circonstanciels, mais réfléchis et délibérés.

Le quatrième Zéro continue à tourner en rond, peut-être encore hésitant sur la conduite à tenir – ou tout simplement indifférent à ce tumulte, est-il en train de choisir sa cible avec sérénité ? Une fumée noire s'échappe du capot. La DCA a fait mouche. Alors, le pilote se décide enfin et pique à son tour sur le USS *Suwanee* (CVE-27). Les servants de DCA ont compris : c'est lui ou eux. Tout ce qui peut tirer dans la flotte américaine ouvre le feu sur cet avion fou. Le Zéro est touché à de multiples reprises, mais il ne dévie pas de sa course et vient percuter un TBF qui est en train d'apponter. Les deux appareils explosent dans une gigantesque boule de feu. Le choc, terrible, ébranle le porte-avions. L'incendie se propage à d'autres avions sur le pont. Il faudra deux heures aux pompiers pour en venir à bout. On relève 143 cadavres et 102 marins blessés plus ou moins grièvement.

Ce 25 octobre 1944 marque la première mission officielle du corps des « volontaires de la mort », mieux connu sous le nom de Kamikaze. Elle est symbolique à plus d'un titre. Pour ces quatre premiers pilotes et les quelque 2 936 qui les suivront, les résultats ne seront pas à la hauteur des sacrifices consentis ni de leurs espérances : le *Suwanee* sera à nouveau pleinement opérationnel trois heures après avoir été percuté par le Kamikaze.

▶ Page de droite : Reconstitution sur la base de Chôfû de la cérémonie précédant le départ d'une mission « spéciale », effectuée à la demande des autorités américaines pour le tournage d'un film de propagande, en novembre 1945.

UNE BATAILLE DÉCISIVE

Le 17 octobre 1944, le vice-amiral Onishi Takijiro débarque à Manille. À 54 ans, il jouit d'un grand prestige auprès de ses aviateurs. Ancien chef d'état-major de Yamamoto, il a activement participé à la création de l'aviation embarquée de la Marine impériale. Petit et trapu, il n'est pas homme à se satisfaire de demi-mesures. Il n'a pas non plus sa langue dans sa poche et son manque total de diplomatie ne lui vaut pas que des amis au sein du Haut commandement. Sa nomination au poste de commandant de la 1re Flotte aérienne – un nom bien pompeux pour désigner les 30 A6M5 de la 201e *Kû* et à peu près autant de G4M2 « Betty », 3 B6N2 « Jill » et 2 P1Y1 « Frances » – n'a rien d'une promotion glorieuse. Mais, quand il se pose aux Philippines, Onishi a une idée derrière la tête.

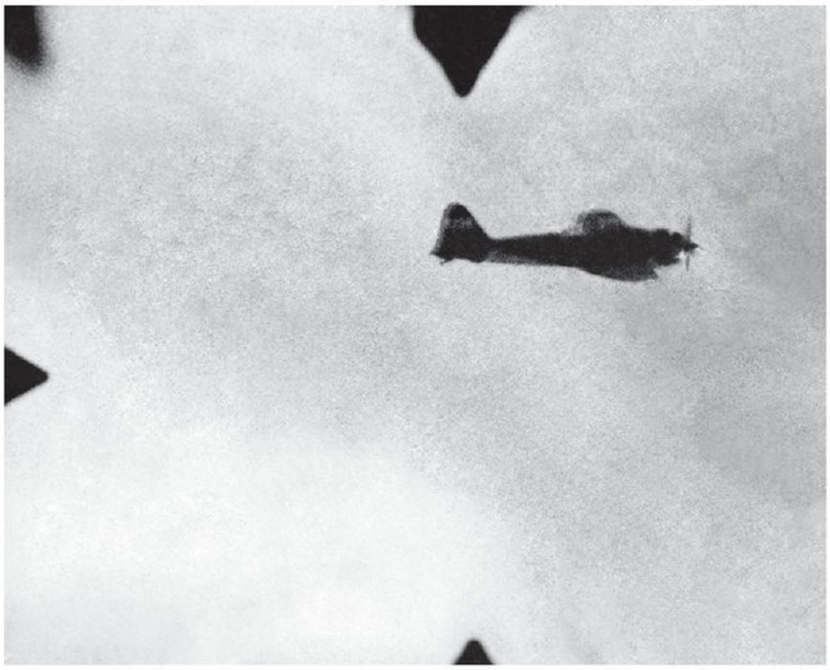
Devant l'ampleur du désastre (la 1re Flotte aérienne comptait 213 avions au début du mois), Onishi réclame du renfort. Il se voit affecter une partie de la 2e Flotte aérienne du vice-amiral Fukutome Shiregu, dont les quelque 350 appareils sont répartis entre Formose et les îles avoisinantes.

Le lendemain commence la seconde bataille de la mer des Philippines, encore connue sous le nom de bataille de Leyte ou bataille du cap Engano. Il n'entre pas dans nos intentions de la détailler.

Le 24 octobre, Fukutome, négligeant la couverture de la force d'intervention, lance trois vagues d'assaut, comportant en tout 163 appareils, contre la flotte américaine. Elles sont repérées vers 08h00 par les radars US et aussitôt 54 F6F Hellcat décollent à la rencontre des intrus. La bataille qui s'ensuit n'est pas sans rappeler celle du « tir aux pigeons » des Mariannes trois mois plus tôt. Le *Commander* David McCampbell va recevoir l'homologation de 9 victoires sur les 37 accordées à son escadrille. Les Japonais tentent d'autres sorties dans le courant de l'après-midi et, pour la seule journée du 24 octobre, l'US Navy homologue 270 victoires confirmées et 25 probables !

Remise en forme à Formose en juillet 1944, la 252e *Kû* compte alors quatre escadrilles de 48 chasseurs A6M5. Les durs combats au-dessus d'Iwo Jima ont entre-temps prélevé leur tribut et, le 24 octobre, la « 252 » ne peut fournir que 26 des 100 chasseurs qui escortent 63 bombardiers partis à l'attaque de la flotte américaine au large de Leyte. La flottille perd 11 Zéro, dont celui de son chef, le capitaine de corvette Kobayashi Minoru. Les pertes totales s'élèvent à 67 appareils, assez proches des revendications américaines (62).

On est bien loin des triomphes des six premiers mois de la guerre. La sortie du 24 octobre démontre, une fois de plus, que les méthodes classiques ne pourront jamais conduire à la victoire. Le temps est venu de suivre une autre voie.



▲ Ayant franchi tous les barrages, ce Zéro survole le porte-avions d'escorte USS *Natoma Bay* (CVE-62) à la recherche d'une cible plus digne d'intérêt au milieu de la *Task Force* 58 en mer de Jolo, le 14 décembre 1944.

LE PREMIER DE TOUS

Suivant ses propres réflexions, le contre-amiral Arima Masafuri, commandant la 26e Division de la 1re Flotte aérienne, en est venu à la même conclusion. Après avoir essayé, en vain, de convaincre le prédécesseur d'Onishi, il a décidé de passer à l'acte – seul. Le 13 octobre 1944, il monte à bord d'un « Judy » et, quelques minutes plus tard, il donne l'ordre au pilote de piquer sur le porte-avions USS *Franklin*. Son appareil percute en arrière du château, mais glisse sur le pont et tombe à l'eau par tribord avant, en n'ayant causé que des dégâts superficiels. C'est la première véritable attaque d'un Kamikaze.

Le geste d'Arima déclenche aussitôt une vague d'enthousiasme car, comme d'habitude, les témoins ont affirmé à leur retour que le porte-avions avait été, sinon coulé, tout au moins très fortement endommagé. Le tsunami se propage jusqu'à Tokyo, où il est amplement relayé par la radio nationale, et parvient jusqu'à l'amiral Toyoda Soemu, chef de l'état-major combiné de la Marine impériale. Depuis quelques mois, celui-ci a été sollicité à différentes reprises pour qu'il autorise la formation d'une force *jibaku* (autodestruction ou « suicide », si l'on veut). Toyoda, assez clairvoyant dans son raisonnement, a toujours refusé de donner une caution officielle à cette nouvelle forme d'attaque. Il est conscient que seuls des pilotes chevronnés ont la capacité d'atteindre leur cible ; après leur disparition, il n'y en aura plus assez pour encadrer les jeunes recrues formées à la hâte. Les chances de couler un porte-avions à la suite d'un impact unique sont très faibles, et pour y parvenir, il faut engager beaucoup d'avions ; un luxe que la Marine impériale ne peut se permettre à cette époque. Enfin, comment évaluer les résultats d'une attaque *jibaku* puisque, par définition, il n'y aura pas de témoins pour les rapporter ?

Toutefois, le geste d'Arima ébranle ses convictions. Il finira par céder à ce que le contre-amiral Yokoi Toshiyuki appellera « la vanité de l'héroïsme ». Ce syndrome touche brutalement toutes les couches de la société japonaise. C'est toute une conscience collective nouvelle qui s'éveille chez les aviateurs et le peuple japonais. Ce contexte, où les idées sont en pleine mutation, va favoriser l'entreprise d'Onishi.

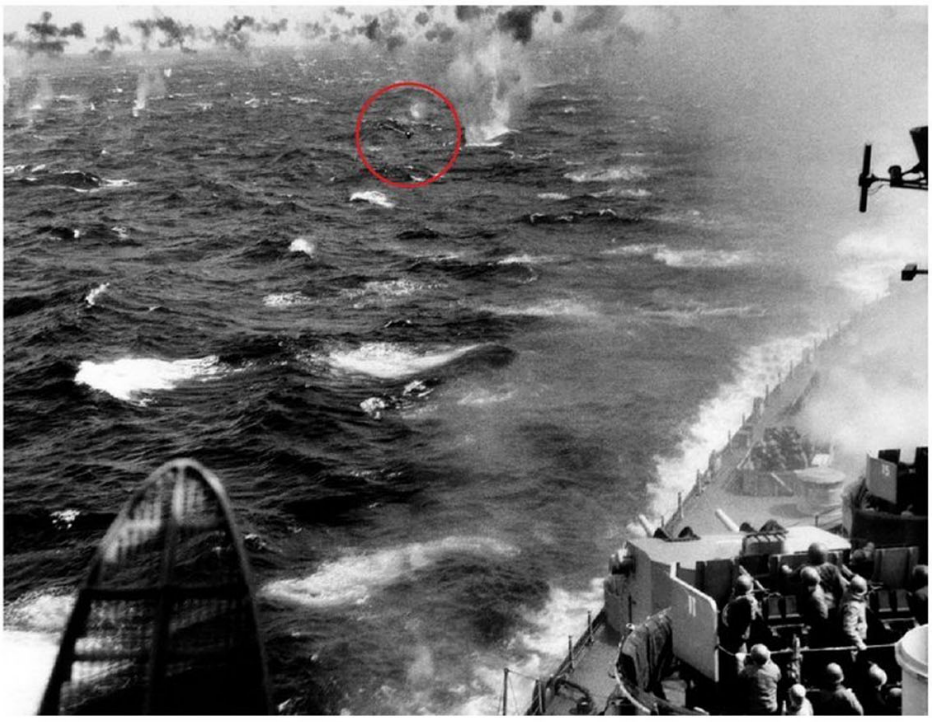
LE COUP DE POKER D'ONISHI

Deux jours après son arrivée aux Philippines, Onishi se rend à Mabalacat où se trouve basée la 201e *Kû*. Réorganisée en juillet 1944 sous les ordres du capitaine de vaisseau Yamamoto Sakae, cette flottille possède une dotation théorique de 192 chasseurs A6M5 répartis en quatre *Sentô*. Toutefois, les lourdes pertes enregistrées en trois mois d'opérations continuelles – plus de 150 avions – ont largement écorné son potentiel. Notamment, le 12 septembre au-dessus de Cebu, 41 Zéro ont intercepté les appareils de l'US Navy venus attaquer les principaux aérodromes de l'île. Les Zéro ont revendiqué 23 victoires – les pertes américaines s'élevant à… 9 appareils – mais 25 des leurs ont été abattus, auxquels il convient d'ajouter 14 autres qui ont effectué un atterrissage forcé. Pour faire bonne mesure, 55 Zéro de la flottille ont été détruits au sol ce jour-là. Malgré tout, fin octobre 1944, le moral reste encore élevé au sein de la « 201 », contrastant avec la majeure partie des autres unités basées aux Philippines.

La « 201 » a établi son PC dans une résidence de style colonial en bordure de la piste principale. C'est dans la salle de conférence qu'Onishi rassemble les officiers les plus gradés de la flottille en présence de son sous-chef d'état-major, le capitaine de corvette Inoguchi, de l'officier d'état-major de la 26e Division aérienne, le capitaine de frégate Yoshioka Chuichi, et du capitaine de corvette Tamai Asaichi, qui assure l'intérim à la tête de la flottille en l'absence de Yamamoto, qui se remet de ses blessures à l'hôpital de Manille à la suite d'un accident d'avion.

L'amiral commence par brosser un tableau des opérations en cours. Il n'a pas besoin de le noircir à dessein, les pilotes étant bien placés pour se rendre compte que les perspectives d'avenir n'ont rien de réjouissant. Il évoque ensuite la faillite du Zéro comme chasseur-bombardier, une idée qui avait germé dans les hautes sphères à

Mitsubishi A6M2 Modèle 21
Lieutenant de vaisseau Seki Yukio
Section *Shikishima*, 201e *Kôkutai*
Mabalacat (Philippines), 25 octobre 1944.



Tokyo pour tenter de redresser une situation qui commençait à leur échapper. Il en vient enfin à la véritable raison de sa présence à Mabalacat :

– À mon avis, dit-il, il n'y a qu'un moyen de s'assurer de l'efficacité maximale de nos maigres forces. C'est d'organiser des unités d'attaque spéciale [*jibaku* ou *tokko* – NDA] avec des chasseurs Zéro armés d'une bombe de 250 kg et de s'écraser en piqué sur les porte-avions ennemis. Qu'en pensez-vous ?

Onishi aurait lui-même piqué dans la salle avec un Zéro qu'il n'aurait pas obtenu un plus grand effet de surprise sur une assistance médusée. L'amiral sait qu'il joue gros. S'il n'est pas capable de se montrer suffisamment persuasif vis-à-vis de simples officiers, comment peut-il espérer convaincre le Haut commandement de la Marine impériale ? Une éternité s'écoule avant que Tamai, qui se sent brutalement écrasé par une lourde responsabilité, ne parvienne à s'exprimer :

– À quel résultat peut-on s'attendre en percutant un porte-avions avec un chasseur porteur d'une bombe ? demande-t-il en se tournant vers l'officier de la 26e Division aérienne.

▲ et ▼ Arrivant au ras des vagues, ce Zéro va percuter le cuirassé USS *Missouri* (BB-63) au large d'Okinawa, le 11 avril 1945. Il s'écrase trop en biais et sous le pont principal, causant peu de dégâts.

[1] Ces noms chargés d'une haute valeur symbolique sont tirés d'un poème traditionnel : *Shikishima no Yamato Gokoro o hito towaba Asahi ni niu Yamazakura hana* : pour l'homme, le cœur de l'âme du Japon (*Shikishima*) est la fragrance de la fleur de cerisier sauvage (*Yamazakura*) dans le soleil levant (*Asahi*). *Yamato* est le nom poétique du Japon millénaire.

– Probablement pas de le couler, répond Yoshioka, mais on peut escompter le rendre indisponible pour plusieurs jours, voire plusieurs semaines.

Les sources diffèrent quelque peu, ce qui n'a rien d'étonnant, mais selon l'historien japonais Naito Hatsuho, Onishi, dans un ultime coup de poker, tente de faire pencher la balance en affirmant à Tamai qu'il a déjà obtenu l'accord de Yamamoto pour la réalisation de son plan. Or, Naito a démontré que l'amiral ne s'est pas rendu à l'hôpital de Manille avant cette réunion.

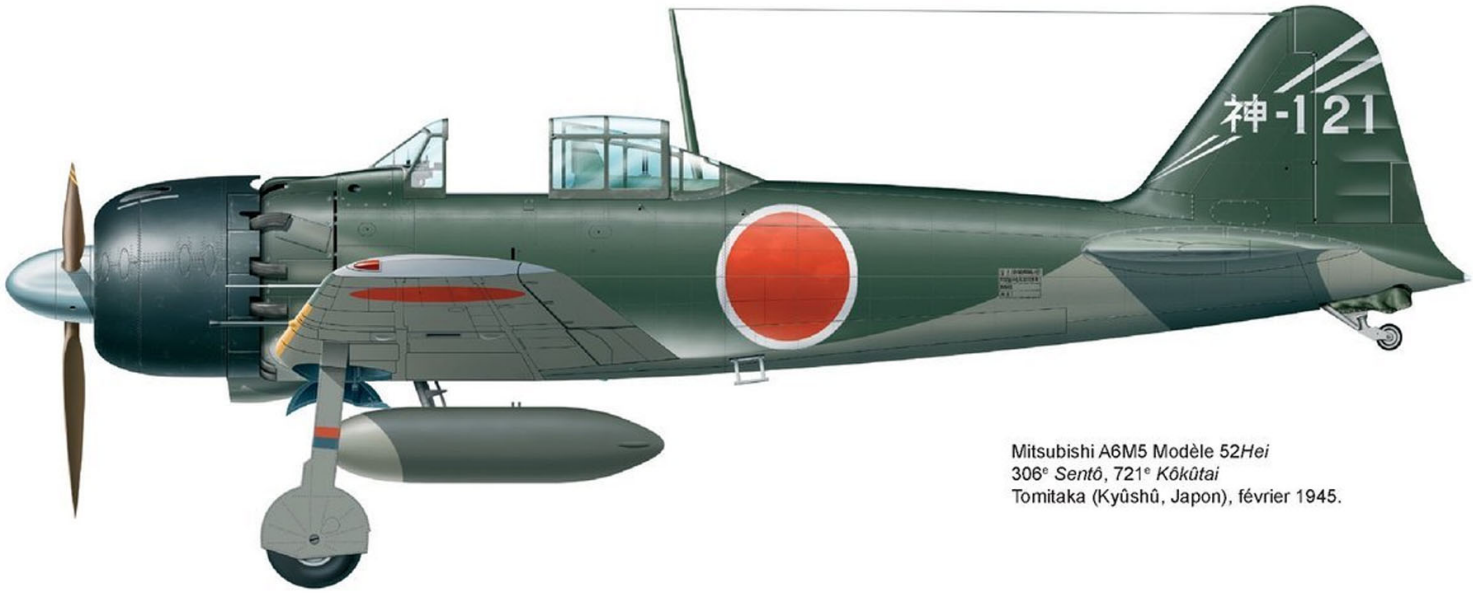
Un cruel dilemme déchire Tamai. Certes, son chef de flottille lui a conféré les pleins pouvoirs en son absence et, selon l'amiral, il a lui-même donné son aval, mais il sent que la décision dépasse ses compétences. A-t-il le droit en tant que simple commandant en second d'envoyer ses hommes à la mort ? A-t-il aussi le droit de refuser ce qui apparaît clairement dans tous les esprits comme la dernière chance du Japon de gagner cette guerre ? Il demande l'autorisation de se retirer avec le lieutenant de vaisseau Ibusuki dans une pièce voisine. Tamai a besoin de connaître l'attitude prévisible des autres officiers et sous-officiers, dont la dérobade serait très embarrassante. Ibusuki estime que tous accueilleront cette nouvelle tactique avec enthousiasme. Rassuré, Tamai regagne la salle de conférence. L'impatience d'Onishi est à son comble. Il est très énervé, conscient que sa crédibilité vis-à-vis de sa hiérarchie est suspendue à la réponse de Tamai. D'une voix tremblante d'émotion, Tamai s'adresse à l'amiral :

– Je ne suis que le commandant en second de la 201e *Kôkûtai*, mais je crois pouvoir parler au nom du commandant de l'unité, le capitaine de vaisseau Yamamoto, absent ce soir. J'assume l'entière responsabilité de mes actes. Ibusuki et moi-même sommes d'avis de nous rallier au projet de l'amiral. De plus, nous vous demandons de confier à notre unité l'honneur d'organiser ce groupe d'attaque spéciale.

LA PLUS PURE TRADITION DES SAMOURAÏS

L'exemple de l'amiral Arima est encore présent dans tous les esprits lorsque, le lendemain 20 octobre, Tamai réunit 23 de ses pilotes, ceux qu'il connaît le mieux pour les avoir eus sous ses ordres à Tinian en juin 1944, à l'époque où il commandait la 263e *Kû*. Le discours qu'il leur tient déclenche un enthousiasme immédiat. Tous se portent volontaires sans l'ombre d'une hésitation. Des larmes d'émotion coulent sur les joues de Tamai.

Les 26 A6M encore en état de vol sont répartis entre quatre sections qui reçoivent le nom de *Yamazakura*, *Asahi*, *Yamato* et *Shikishima* [1], les deux premières devant servir d'escorte aux deux autres choisies pour les attaques spéciales. Ces dernières n'attendent plus qu'un chef. Tamai et le sous-chef d'état-major d'Onishi, qui a assisté à la réunion historique de la veille, arrêtent leur choix sur le lieutenant de vaisseau Seki Yukio.



Mitsubishi A6M5 Modèle 52*Hei*
306e *Sentô*, 721e *Kôkûtai*
Tomitaka (Kyûshû, Japon), février 1945.

Récemment transféré de la flotte aérienne de Fukutome, celui-ci n'a pas une formation de chasseur, ayant fait ses armes comme pilote de bombardier-torpilleur embarqué, mais il bénéficie d'une grande popularité auprès des autres pilotes, tant pour sa détermination que pour ses qualités techniques.

Pourtant, Seki ne semble pas avoir été très motivé par sa nouvelle et, par la force des choses, ultime affectation. Selon le témoignage de Masashi Onada, correspondant de guerre de l'agence Domei, il aurait déclaré en aparté :

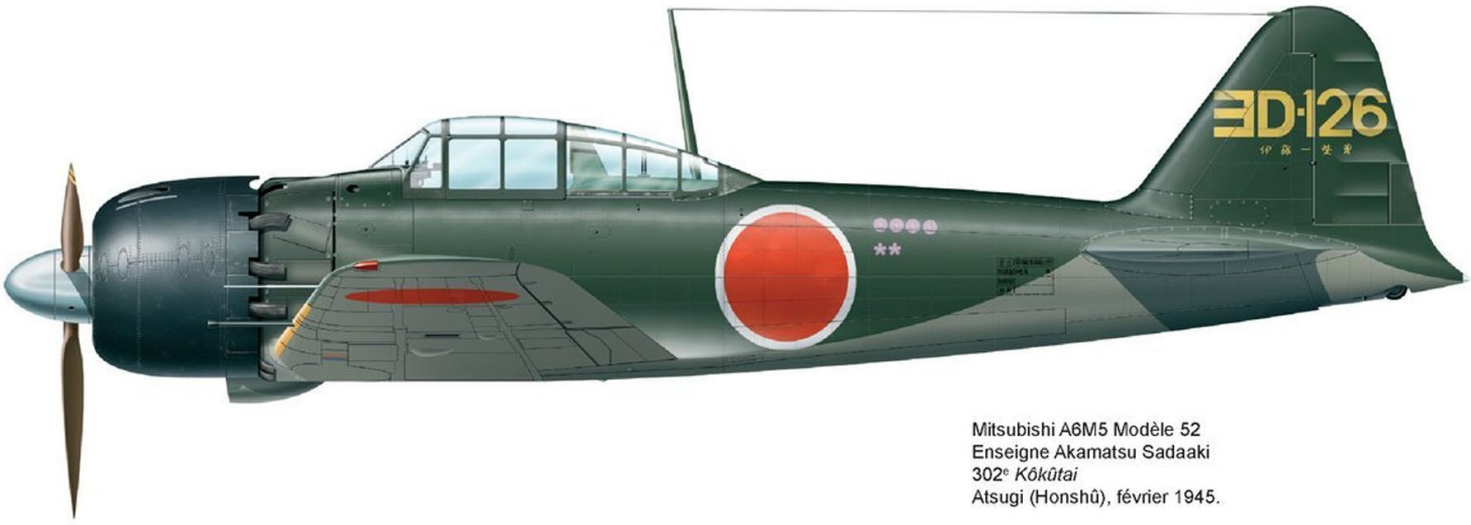
« Le Japon doit être au plus bas pour envoyer à la mort un pilote aussi expérimenté que moi. S'ils m'en laissaient la possibilité, je pourrais lâcher une bombe de 500 kg sur le pont de l'un de ces porte-avions sans m'y écraser et revenir à la base. Je ne vais pas le faire demain pour l'empereur, mais pour ma bien-aimée. Si le Japon devait perdre la guerre, qui sait ce que les Américains pourraient lui faire endurer. Je vais mourir pour la protéger. »

Et pourtant, en tant qu'ancien pilote de torpilleur, il avait eu toutes les occasions de se rendre compte de l'impossibilité de s'approcher des porte-avions américains avec un quelconque espoir de survie. Quoi qu'il en soit, avec ou sans enthousiasme, il accepte les nouvelles responsabilités qui lui sont confiées.

C'est aussi Seki qui va populariser auprès de tous les futurs pilotes Kamikaze un cérémonial calqué sur les plus pures traditions des samouraïs. La veille de la mission, ils se font couper les cheveux au plus court. Pendant cette veillée d'armes, ils rédigent une lettre ou un poème auquel seront jointes une mèche de cheveu et parfois des rognures d'ongles, à l'attention de leurs proches (mère, femme ou fiancée). Ils distribuent tous leurs biens matériels à leurs camarades. Avant de monter dans leur avion, ils se ceignent le front d'un bandeau (*hachimaki*) sur lequel un *hinomaru* (l'emblème du soleil levant) et des inscriptions patriotiques ont été peints (par la suite, des milliers de bandeaux brodés par des femmes japonaises afflueront aux unités spéciales). Certains portent le sabre court, celui utilisé pour le *seppuku*, cette cérémonie traditionnelle plus connue en Occident sous le nom vulgaire de « hara kiri ». Tous arborent un foulard de soie blanche négligemment noué autour du cou. Juste avant le départ, ils portent un toast à l'empereur en buvant un bol de saké au terme d'une cérémonie qui, au fil du temps, deviendra un véritable protocole. Enfin, l'amiral Onishi fera fabriquer un bouton d'uniforme spécial pour ces volontaires de la mort.

UNE MISSION HISTORIQUE

Le 21 octobre, une flotte américaine forte de six porte-avions est repérée à l'est de l'île de Saluan. Les quatre escadrilles de la « 201 » sont envoyées à Danao, sur l'île de Cebu, où elles sont placées sous les ordres du capitaine de vaisseau Nakajima Tadashi. Si le mauvais temps qui sévit fait l'affaire des escadres japonaises chargées de détruire les têtes de pont américaines à Leyte, il retarde la première mission des Kamikaze.



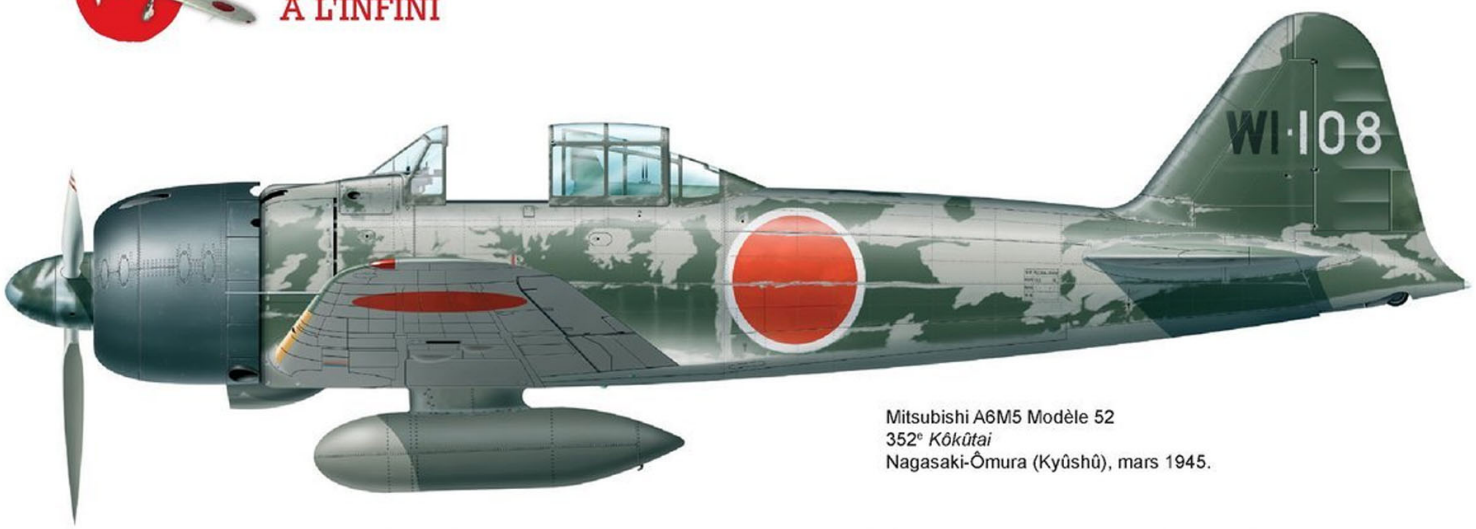
Mitsubishi A6M5 Modèle 52
Enseigne Akamatsu Sadaaki
302e *Kôkûtai*
Atsugi (Honshû), février 1945.

On ignore si Nakajima agit de sa propre initiative ou s'il a reçu des ordres venant de plus haut, mais à son arrivée à Danao, il tente de recruter de nouveaux volontaires pour les attaques spéciales. Il s'adresse à tous les pilotes présents sur l'île de Cebu, quels que soient leur rang et leur unité, pour leur demander de placer dans une enveloppe un papier sur lequel ils auront indiqué leur choix. Il explique qu'il n'attend pas que tous se portent volontaires, en particulier les pilotes chargés de famille, d'autant que le nombre d'avions disponibles est limité. Dans la soirée, son officier d'ordonnance lui apporte les enveloppes :

« J'ai regardé fixement les enveloppes pendant un long moment en hésitant à les ouvrir. Je n'avais pas exigé des sous-officiers qu'ils se portent volontaires, je les avais laissés libres de leur décision. J'avais même offert des prétextes à ceux qui ne voulaient pas se porter volontaires. Et si tous avaient dit non ? »

Quand Nakajima ouvre les enveloppes, seulement deux contiennent un bulletin blanc ; ils proviennent de pilotes trop malades pour voler. Toutefois, selon certains historiens, tous les officiers ne sont pas aussi convaincus du bien-fondé de cette nouvelle tactique :

▼ et ◣ Visant le croiseur léger USS *Vicksburg* (CL-86) au large d'Okinawa, le 11 mai 1945, ce Zéro est atteint par la DCA bien avant d'être en mesure de s'approcher de son objectif.



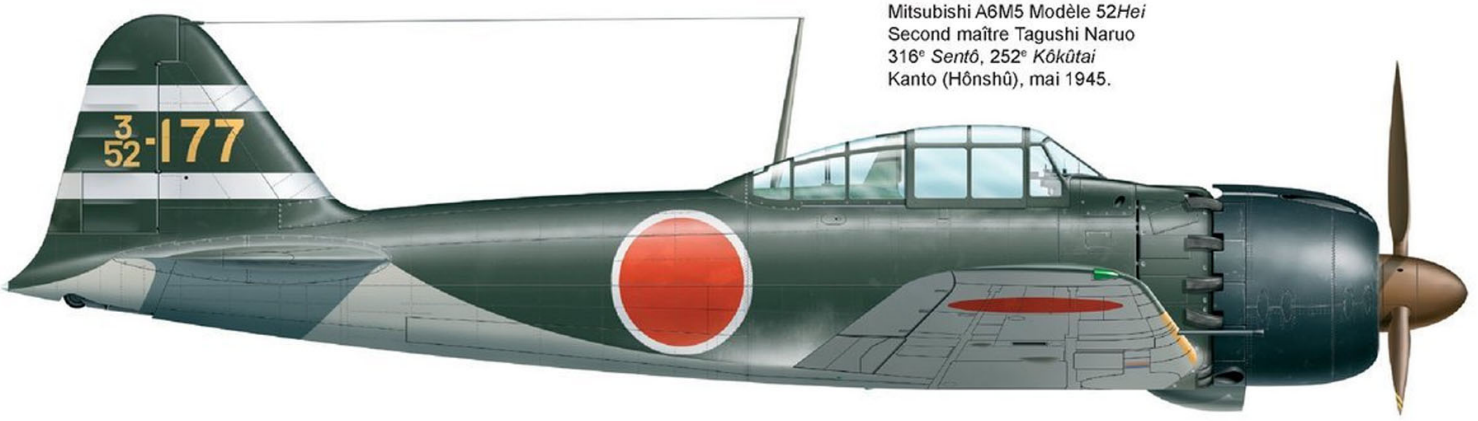
Mitsubishi A6M5 Modèle 52
352e *Kôkûtai*
Nagasaki-Ômura (Kyûshû), mars 1945.

« La scène se passe dans une salle d'ops d'une base aux Philippines. Le capitaine de vaisseau Okajima, commandant la 203e *Kû*, s'oppose catégoriquement aux attaques-suicides et engage une discussion enflammée avec le capitaine de vaisseau Nakajima de la 201e *Kû*. Okajima lui dit : "*Une telle tactique est intolérable. Nous devons nous replier au Japon et reconstituer nos forces pour faire face. Je ne permettrai pas qu'un seul de mes avions participe à ces missions-suicides*". Okajima retournera au Japon avec ses hommes le lendemain. »
L'histoire pourrait être plausible, sauf que Okajima Kiyokuma ne commande que la 303e *Sentô* et qu'il n'appartient pas à un simple commandant d'escadrille de prendre une décision aussi importante que celle de replier en pleine bataille ses avions et ses hommes. En outre, le 15 novembre 1944, la 303e *Sentô* sera transférée à la... 201e *Kû*, où personne ne lui demandera son avis !
Enfin, le 25 octobre, le temps s'éclaircit. Dès l'aube, après avoir porté un dernier toast à l'empereur en présence du vice-amiral Onishi, neuf pilotes montent à bord de leurs Zéro. Ils sont escortés par quatre autres Zéro menés par le maître principal Nishizawa Hiroyoshi, le grand as de la Marine impériale. Les quatre appareils de la section *Yamato* s'en prennent aux porte-avions USS *Santee* et *Suwanee*. À 10h40, Seki Yukio, qui commande la section *Shikishima* [2], adresse un dernier message radio à Mabalacat : « Quatre porte-avions et six destroyers, 90 milles à l'est de Tacloban. Nous attaquons ! »
Deux Zéro, qui visaient le porte-avions *Fanshaw Bay* (CVE-70), en arrivant au ras de vagues afin de déjouer la surveillance des radars américains, sont abattus simultanément. Deux autres se présentent en altitude. Émergeant des nuages qui les ont masqués aux défenses antiaériennes, ils piquent sur le *White Plains* (CVE-66). L'un des deux, touché par un obus, lâche une épaisse fumée noire et dévie sa course sur le *St.Lo* (CVE-63), dont les artilleurs ne l'aperçoivent que trop tard. À 10h51, le Kamikaze traverse littéralement le pont du porte-avions et termine sa course folle dans le hangar inférieur. L'explosion de sa bombe entraîne celle de torpilles stockées à proximité du point d'impact. Sous la violence de la déflagration, l'ascenseur avant est projeté à plus de dix mètres de hauteur. Transformé en brûlot flottant, le *St.Lo* doit être évacué sans délai. Il coule à 11h25. On pense généralement que le *St.Lo* a été percuté par Seki Yukio, mais aucun pilote japonais n'a survécu assez longtemps pour le confirmer.
Touché à son tour, le second Zéro arrive droit sur le *White Plains* en effectuant des manœuvres erratiques. Il rate sa cible mais explose avant même d'avoir touché la surface de la mer, couvrant le porte-avions de débris divers. Les marins américains horrifiés retrouveront une main du pilote sur le pont.

[2] Outre de Seki, la section *Shikishima* était composée des maîtres Nakano Iwao, Tani Nobuo, quartier-maître Nagamine Hajime et maître Ooguro Shigeo.

L'IMPASSE

Ainsi s'achève la première journée des Kamikaze. Pour Onishi, c'est indéniablement une grande victoire. Cela faisait des mois et des mois que la Marine américaine affichait son insolente suprématie dans le Pacifique. Au prix de centaines de morts et d'avions abattus, la Marine impériale n'avait pas remporté le moindre succès digne de ce nom. Ce que des flottes aériennes tout entières n'avaient pu réaliser, une poignée d'aviateurs animés par une farouche détermination l'avait accompli.
La réussite de Seki et des siens ouvre de nouvelles perspectives que l'amiral n'a peut-être pas envisagées. En effet, selon le témoignage de ceux qui l'ont côtoyé, il semble que ces attaques spéciales n'étaient destinées qu'à affaiblir le potentiel de l'ennemi afin de donner les meilleures chances de succès à l'opération « Sho-Gô ». Il est vraisemblable qu'il n'a pas imaginé que cette tactique pourrait s'inscrire dans le temps. Nul ne saura jamais quelles furent ses véritables intentions, car pris dans la spirale de son propre succès, il ne peut plus contrôler un mouvement irréversible qui se met en marche aux quatre coins du reste de l'empire.
Très rapidement, l'ampleur des « attaques spéciales » mène le Japon à une véritable impasse. Les premiers volontaires se recrutent parmi les pilotes les plus anciens, que la frustration ressentie depuis des mois conduit à s'exposer une dernière fois dans l'espoir que leur sacrifice influera sur le cours de la guerre – ou tout simplement pour prendre une revanche sur une éternité d'impuissance. Le Haut commandement comprend rapidement les conséquences que la propagation de ces idées peut engendrer et prend des mesures pour sauvegarder les



Mitsubishi A6M5 Modèle 52*Hei*
Second maître Tagushi Naruo
316e *Sentô*, 252e *Kôkûtai*
Kanto (Hônshû), mai 1945.

▲ Prenant la pose hiératique typique des officiers japonais devant un appareil photo, le capitaine de corvette Okajima Kiyokuma, commandant la 303e *Sentô* de la 203e *Kôkûtai* à Kagoshima, au printemps 1945, se fait immortaliser en compagnie de son ailier et de son A6M5 Modèle 52*Hei*.

cadres les plus expérimentés en vue de l'ultime bataille qui s'annonce sur le sol même de la Mère patrie. Il ne reste plus alors qu'à puiser dans le réservoir des jeunes recrues, puis à former des pilotes dont on exigera d'eux qu'une seule et unique mission, sans retour. La menace que fait peser le survol régulier du Japon par l'aviation américaine et les sévères restrictions en carburant amènent à réduire la formation des recrues au strict minimum, l'accent étant mis sur l'aspect théorique. Lancés dans la bataille avec parfois moins de vingt heures de vol, ces jeunes pilotes recrutés jusque dans les classes terminales des lycées savent à peine maintenir leur avion en ligne. Quand ils ne s'égarent pas pour faire le grand plongeon bien avant leur arrivée sur l'objectif, ils n'offrent aucune résistance à la puissante et efficace chasse américaine, qui ne va pas tarder à mettre en place des parades à cette menace de première importance.

Le vice-amiral Fukutome Shiregu, commandant la 2e Flotte aérienne, n'a jamais caché son hostilité à cette nouvelle tactique. Le lendemain, Onishi et Fukutome reçoivent l'ordre de créer un commandement unique pour les deux flottes aériennes. Onishi accepte d'en laisser la tête à Fukutome et de devenir son chef d'état-major si ce dernier accepte en contrepartie la création de nouvelles unités Kamikaze. Après la sinistre expérience du 24 octobre, où sa flotte aérienne a été laminée par la chasse américaine, Fukutome se rend compte que ses jeunes pilotes n'ont aucune chance de réussir à s'approcher des porte-avions avec des tactiques conventionnelles qu'ils maîtrisent mal et auxquelles les Hellcat ne leur laisseront pas le temps de s'adapter. La mort dans l'âme, il s'incline.

La réaction de l'empereur Hiro Hito est plus mitigée. Aux ministres qui viennent lui annoncer la nouvelle de la réussite de la section *Shikishima*, il déclare : « Cela est profondément regrettable, c'est une honte, mais j'ai donné l'ordre aux chefs d'état-major de veiller à ne pas perdre notre esprit combatif et à ne pas devenir passifs dans la conduite des opérations. » Cette phrase reste toutefois en travers la gorge d'Onishi qui se sent désavoué par son propre empereur. Bien que la bulle impériale qui est lue dans chaque unité quelques jours plus tard soit plus nuancée, félicitant les pilotes-suicides pour « leur excellent travail », Onishi concevra de l'incident une profonde amertume et se souviendra de la première réaction de l'empereur jusqu'à son dernier souffle.

LE CHRYSANTHÈME FLOTTANT

Le 1er avril 1945, les Américains débarquent à Okinawa. L'opération est appuyée par 1 213 navires, 17 porte-avions d'escadre (1 232 avions) appartenant à la *Task Force* 58, 18 porte-avions d'escorte (540 avions) et 4 porte-avions britanniques (261 avions).

Il n'entre pas dans nos intentions de détailler toutes les actions Kamikaze de cette sanglante bataille, un livre y suffirait à peine. Le 6 avril, le Haut commandement japonais déclenche l'opération « Kikusui » (chrysanthème flottant, un nom hautement chargé en symboles), une opération combinée de la Marine et de l'Armée – mais chacune de son côté. Pas moins de 195 avions divers et variés de la Marine et 160 de l'Armée décollent depuis Kanoya, mais aussi depuis de nombreux terrains auxiliaires, soigneusement camouflés sur l'île de Kyûshû. L'US Navy dénombrera 22 raids effectués par de petits paquets d'avions de l'aube à la tombée de la nuit.

Le rôle des chasseurs de la Marine (*Reisen*, *Shiden-kai* et *Raiden*) est d'obtenir la supériorité aérienne pour dégager le couloir entre Kyûshû et Okinawa, afin de protéger le passage des unités d'attaque spéciale ou *Tokko*. Handicapés par leur faible allonge, les N1K1 et les J2M ne peuvent dépasser Amami Oshima (en gros, à mi-chemin) et c'est, une fois encore, les A6M qui vont supporter le poids des combats.

Entre le début de l'opération « Kikusui » et le 17 avril, la 201e *Kû* a perdu 9 Zéro et un *Shiden*, la 252e 15 Zéro et la 601e 25 Zéro et 1 *Shiden*. Elles doivent être repliées plus au nord, dans le district de Kantô. La dernière mission du *Reisen* au-dessus d'Okinawa se déroule le 22 juin, lorsque 41 Zéro escortent les *Rikko* de la 721e *Kû* porteurs d'Ohka ; dans le combat qui s'ensuit, ils revendiquent sept victoires pour la perte de neuf des leurs.

Pour la bataille d'Okinawa (1er avril au 22 juin 1945), une source japonaise cite le nombre de 2 571 sorties, dont 1 637 pour la Marine. L'US Navy reconnaît que 239 de ses bâtiments (allant du cuirassé au LST) ont été touchés, dont 22 ont été coulés et 19 ultérieurement ferraillés. Si l'on rapporte ce nombre à celui des 1 300 bâtiments engagés devant Okinawa, le résultat des « attaques spéciales » peut être considéré comme dérisoire.

▲ Un A6M5 Modèle 52*Hei* de la 303e *Sentô* de la 203e *Kôkûtai* à Nagasaki-Ômura, août 1945.

ÉTAIT-CE BIEN RAISONNABLE ?

Dresser un bilan des attaques spéciales n'est pas simple. Après 1945, les autorités japonaises ont jeté un voile pudique sur ces missions, au point que le sanctuaire qui a été érigé près de Tokyo en mémoire de ces jeunes pilotes disparus doit être entretenu par des fonds privés et des dons. Les archives ne sont pas faciles d'accès et la plupart des chercheurs doivent se contenter de l'histoire officielle écrite par le Service historique des forces d'autodéfense japonaises.

De ce fait, les statistiques diffèrent beaucoup d'une source à l'autre. Pour la période allant du 24 octobre 1944 au 15 août 1945, le nombre de sorties le plus consensuel se situe autour de 2 940, dont 1 162 pour le seul mois d'avril 1945. Sur ce total, 475 ont effectivement atteint leur cible, soit 16 % environ.

La Marine et l'Armée impériales ont peu et mal coopéré, les vieux antagonismes refaisant surface à la moindre occasion. Sur le plan tactique, le Haut commandement a favorisé le harcèlement au détriment d'attaques massives et coordonnées qui auraient eu l'effet bénéfique de saturer le réseau défensif allié. C'est un double aveu d'impuissance. Impuissance du renseignement d'abord, parce qu'il était impossible d'évaluer les destructions causées à l'ennemi dans la mesure où aucun survivant ne rentrait faire son rapport. Impuissance de la tactique ensuite, puisque le harcèlement n'a fait qu'ébranler les nerfs des marins américains et non diminuer le potentiel de la flotte ennemie.

Beaucoup de pilotes néophytes, trop heureux d'avoir échappé aux Hellcat, ont attaqué les destroyers du piquet, négligeant ainsi le gros de la flotte, cent kilomètres plus loin. D'autres, ayant réussi à franchir tous les barrages, se sont précipités sur des bâtiments d'importance mineure. Aucun bâtiment supérieur à un destroyer, aucun porte-avions d'escadre n'a été coulé.

Malgré le nombre impressionnant d'avions engagés, l'action des Kamikaze se résume à une succession d'engagements individuels effectués au petit bonheur la chance. Mais elle aura une conséquence sur la fin de la guerre. Craignant de voir les 9 000 avions amassés sur les îles japonaises venir s'écraser contre la flotte d'invasion et redoutant que chaque citoyen japonais ne se transforme lui-même en Kamikaze, le président Truman donnera son accord pour l'utilisation de la bombe atomique. Les « attaques spéciales » ont, dans une certaine mesure, scellé le destin d'Hiroshima et de Nagasaki.

LA FIN

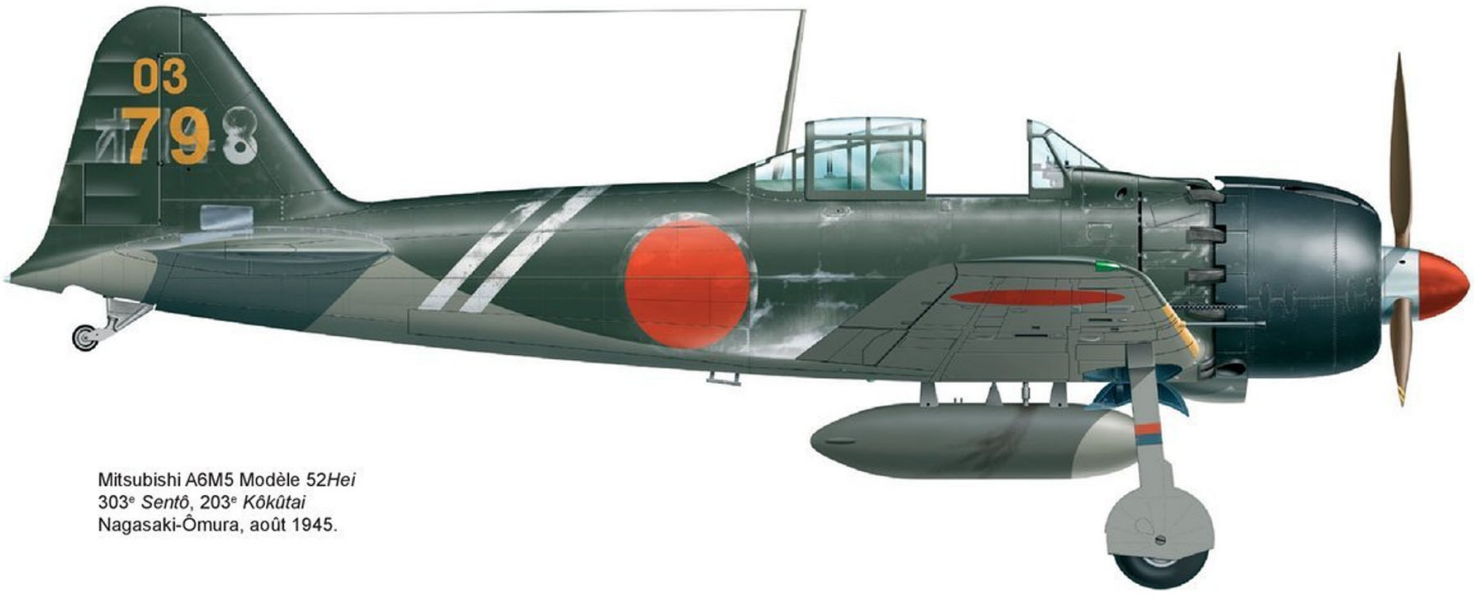
Début janvier 1945, il ne reste plus que neuf *Kôkûtai* équipées en Zéro, mais leur taille varie considérablement en fonction du nombre de *Sentô* qui leur sont rattachées. Laminées aux Philippines, deux ont été dissoutes fin décembre (201e et 221e *Kû*, les pilotes étant repliés sur Formose, le reste du personnel demeurant sur place pour combattre au sol) et trois repliées au Japon afin d'être reconstituées (203e, 252e et 601e *Kû*), tandis que la 634e *Kû*, qui ne compte plus un seul officier, ne conserve que sa section d'hydravions E16A *Zuin*. Deux sont dédiées aux attaques spéciales (*Tokko*), les 201e et 205e *Kû*, tandis que la 721e *Kû* dispose aussi d'une section de chasse destinée à protéger les G4M2e porteurs de bombes volantes Ohka.

En mai 1945, la chute d'Okinawa étant imminente, l'état-major de la Marine commence à replier ses unités de chasse sur les îles japonaises, afin de les préserver en vue de l'inévitable débarquement américain, dont il ne se demande plus s'il aura lieu, mais où il aura lieu. Alors que deux *Kôkûtai* (331e et 381e *Kû*[3]) sont maintenues à Bornéo (principalement à Balikpapan), quatre regagnent la Mère patrie et retrouvent les trois qui y sont déjà présentes depuis le début de l'année : les Yokosuka (qui regagne la base qui lui a donné son nom), 203e (Kagoshima, Izumi et Kasan-bara), 252e (Koriyama et Mobara), 302e (en partie équipée de *Raiden*, Kanoya), 332e (en partie équipée de *Raiden*, Naruo), 352e (Kanoya) et 601e *Kôkûtai* (Yamato).

LE DERNIER COMBAT

Après un long séjour à l'hôpital, consécutif aux blessures reçues lors de sa mission sur Guadalcanal, Sakai Saburô revient en première ligne en 1944 et ce, bien qu'ayant perdu un œil. Il effectue une ultime sortie sur Iwo Jima avec la Yokosuka *Kû* en juin 1944, car sa vision est bien diminuée. Il reste néanmoins à la « Yokosuka », mais en tant qu'instructeur.

C'est là que, au milieu de ses camarades, il apprend de la bouche de son commandant la terrible nouvelle de la future reddition du Japon, dans l'après-midi du 13 août 1945. Hébétés, abasourdis, les pilotes acceptent la fatalité. Ce qui n'est pas le cas à Atsugi, base située à une cinquantaine de kilomètres au sud-ouest de Tokyo, où éclate une révolte. Passant outre les ordres de leurs supérieurs, les pilotes veulent



Mitsubishi A6M5 Modèle 52*Hei*
303e *Sentô*, 203e *Kôkûtai*
Nagasaki-Ômura, août 1945.

faire décoller leurs avions. Les choses se gâtent très vite et la police militaire et même l'Armée sont appelées à la rescousse. Les émeutes vont néanmoins se poursuivre pendant quelques jours. L'affaire sera classée lors de l'arrivée de la 11th *Airbone*, le 30 août.

Sakai va participer à l'un des deux derniers combats aériens de la Seconde Guerre mondiale :

« Les journées du 15 et du 16 août s'étaient rapidement écoulées et ce fut un petit peu après 11h30, le 17, que nous avons tout à coup entendu la sirène d'alerte. Nous avons été totalement pris par surprise, parce que nous pensions que tout était fini et nous nous sommes tous levés d'un bond, très tendus. Le service de renseignements nous informa qu'il s'agissait d'un gros bombardier ennemi survolant la péninsule de Boso. La guerre était pourtant terminée, est-ce qu'ils voulaient encore se battre ?

[3] Repliée à Omura, la 331e y sera dissoute le 15 mai 1945.

« – *Commandant, ai-je demandé, que doit-on faire ? L'intercepter ?*

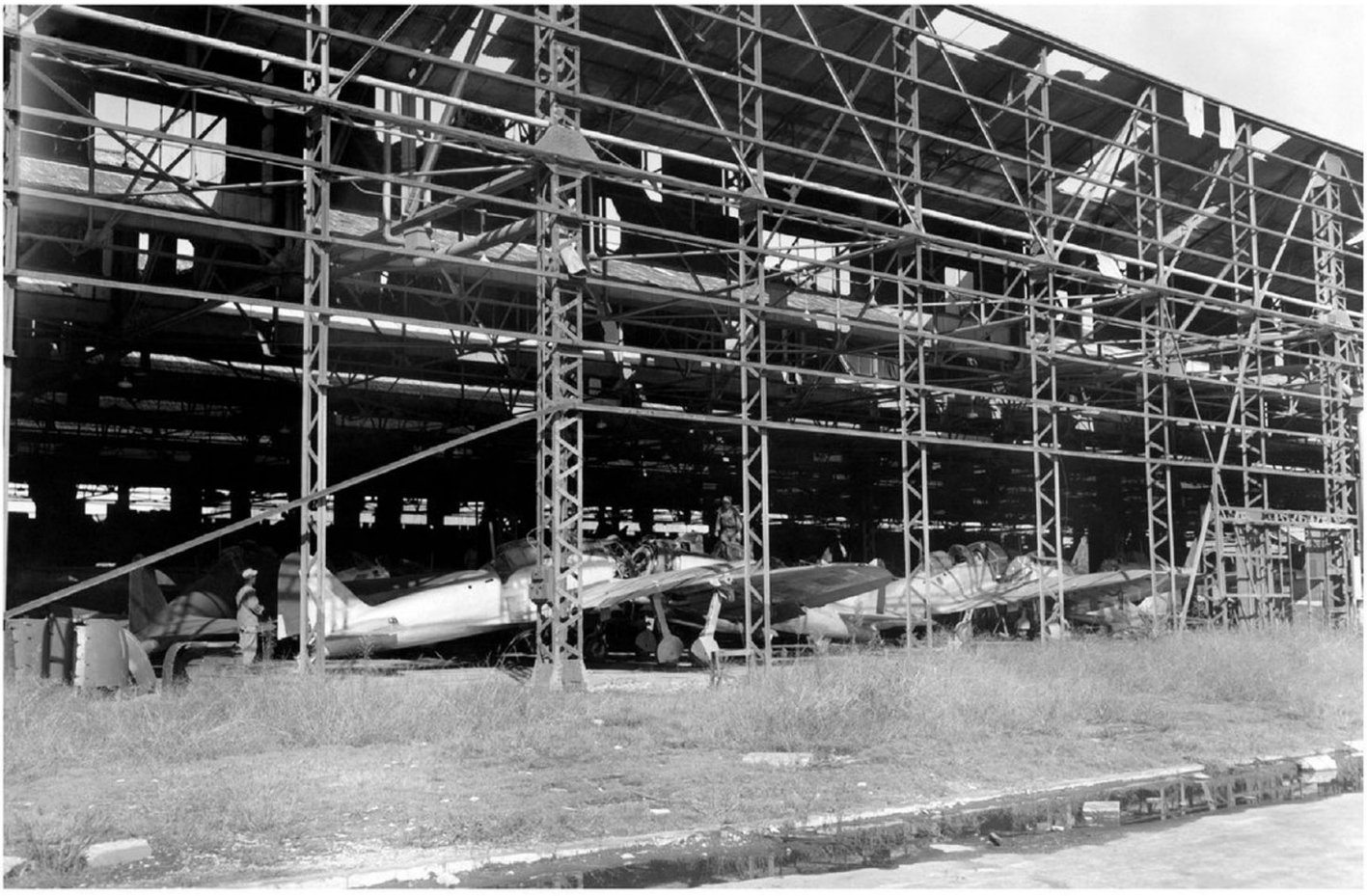
« Le capitaine de corvette Ibusuki hésita un moment. Il appela son supérieur hiérarchique pour lui demander quelque chose, puis il raccrocha et cria : *"Lancez les moteurs !"*

Enthousiasmés par cet ordre, nous avons entouré le capitaine de corvette Ibusuki.

« – *Les lois internationales nous interdisent d'attaquer l'ennemi après la reddition, mais rien ne nous empêche de nous en prendre à des avions qui viennent nous attaquer. Allez-y les gars ! Abattez-le !*

« Les pilotes, qui avaient tous connu un moment d'immense frustration à l'annonce brutale de la reddition, sautèrent dans leur avion dont le moteur tournait déjà. Il y avait dix Zéro et cinq ou six *Shiden-kai*. J'ai choisi le Zéro le plus proche.

▼ L'usine Nakajima à Kozumi telle que découverte par les Américains après la cessation des hostilités. Il est possible que les Zéro qui étaient en train d'y être assemblés étaient des A6M8 Modèle 64.



▲ et ◢ Septembre 1945, les Américains sont arrivés à Atsugi. Il est temps de nettoyer la base !

Je savais que je n'aurais plus jamais l'occasion de piloter un Zéro et j'étais emballé à l'idée d'avoir cette dernière chance.

« Ce n'était pas uniquement parce que ce Zéro était l'avion le plus proche que je l'ai choisi. Depuis ses débuts en 1940, j'en étais à ma sixième année de vol et de combats à bord de cet appareil. En fait, un *Shiden-kai*, ce que l'on faisait de mieux alors en matière de chasseur, se trouvait encore plus près de moi que le Zéro. Cependant, d'instinct, j'ai choisi le Zéro sans même imaginer un seul instant que je pouvais grimper dans le *Shiden-kai*.

« Une pensée m'a traversé la tête : *"Le Zéro a commencé la guerre du Pacifique. Ceci a toutes les chances d'être le dernier combat aérien de la guerre et je voudrais que le Zéro prenne place dans l'histoire comme l'avion ayant participé à ce dernier combat."*

« Trois ou quatre appareils m'ont suivi. Nous nous sommes dirigés sur Narita. Si vous n'êtes pas pilote, vous vous demandez sûrement pourquoi nous voulions encore combattre. La guerre était finie et abattre un avion ennemi n'aurait aucun aspect positif pour nous. Au contraire même, nous risquions nos vies alors que nous avions survécu à toute la guerre. Mais cette logique nous était étrangère.

« À cette époque, la Yokosuka *Kôkûtai* travaillait à l'amélioration de l'équipement radio sur les avions de chasse et, grâce à ce travail, nous n'avons eu aucune difficulté à repérer l'ennemi. Nous l'avons trouvé à 6 000 mètres. J'avais imaginé que l'ennemi était un B-29, mais ce que j'ai vu était un avion très différent. La dérive unique était énorme et en flèche vers l'arrière. Je n'avais jamais rencontré ce modèle jusqu'alors [j'ai appris par la suite qu'il s'agissait d'un Convair B-32 Dominator]. 6 000 mètres, c'est l'altitude à laquelle le deuxième étage du compresseur du Zéro donne son meilleur rendement. Mon ailier a attaqué le premier. L'ennemi a paru très surpris d'être intercepté et a manifesté l'intention de s'enfuir vers le sud en nous tirant dessus de toutes ses armes de bord. J'ai réussi à le rattraper après une courte poursuite, mais l'avion ennemi volait très vite. J'ai effectué une passe par le travers droit, mais elle a été interrompue par le passage d'un autre Zéro dans mon champ de tir. Nous étions plus nombreux que l'ennemi et j'ai dû attendre mon tour pour une nouvelle attaque. L'ennemi s'est mis en léger piqué pour accélérer. Il était vraiment rapide ! J'ai pensé qu'il devait utiliser une sorte de "booster" à réaction ou quelque chose dans ce genre.

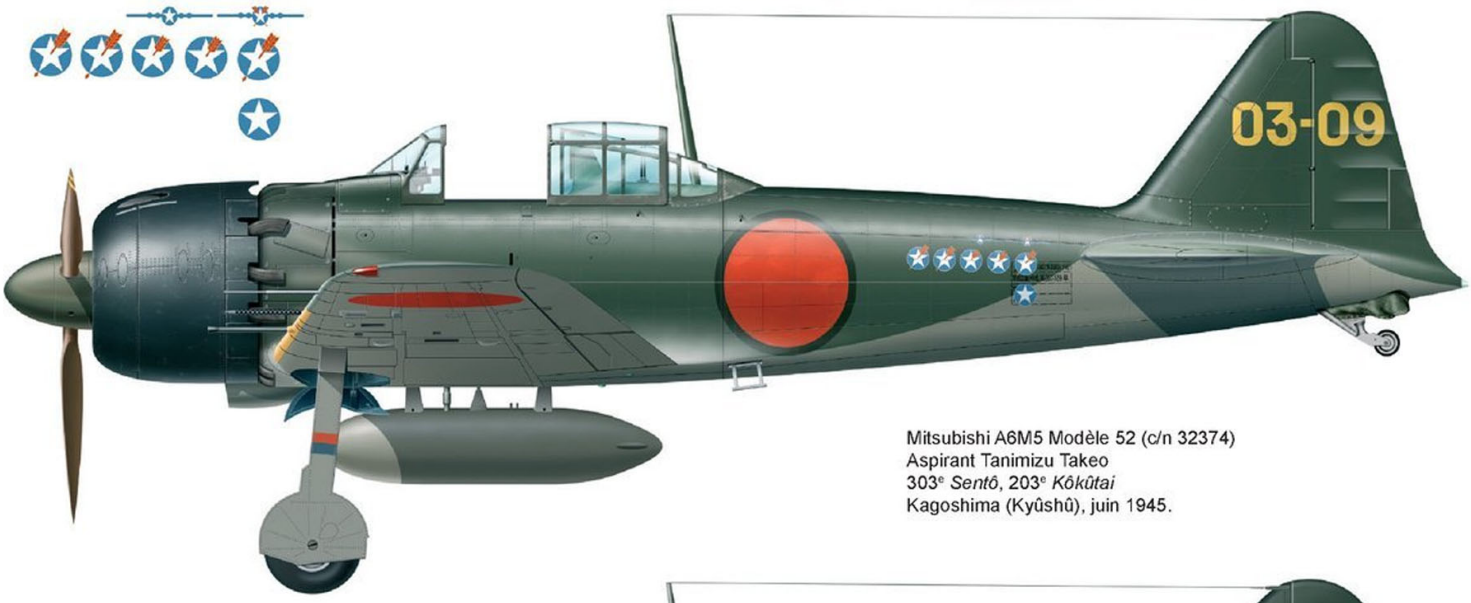
« Nous venions de dépasser Tateyama et l'ennemi se dirigeait vers Ohshima. J'ai remarqué qu'une fumée blanche s'échappait de la racine de l'aile gauche de l'avion ennemi. Quelqu'un l'avait touché ! *"On ne pourra jamais l'avoir"*, ai-je pensé. Néanmoins, je maintenais ma poursuite. Nos chasseurs rebroussaient chemin l'un après l'autre. Ils étaient à court d'obus de 20 mm. J'ai tiré mes derniers et quelques-uns ont explosé sur l'aile droite de l'ennemi. Mon ailier a tiré aussi une rafale. L'ennemi ralentissait progressivement et à la hauteur de Miyake-jima, il volait pratiquement au ras des vagues. Je voulais lui donner le coup de grâce, mais je me suis dit que si un porte-avions ennemi se trouvait dans le secteur, nous devrions affronter des chasseurs sans munitions. Alors, ce serait à notre tour de mourir. J'ai dégagé et ai mis le cap sur Yokosuka. Si ma mémoire est bonne, le Zéro qui m'a suivi dans ma dernière attaque était piloté par un autre as, le premier maître Komachi.

« Ce fut, apparemment, la toute dernière bataille aérienne de la guerre du Pacifique. [...] Il semble bien que notre action était légale et nous n'en avons jamais entendu parler lors de nos interrogatoires par les forces de McArthur. »

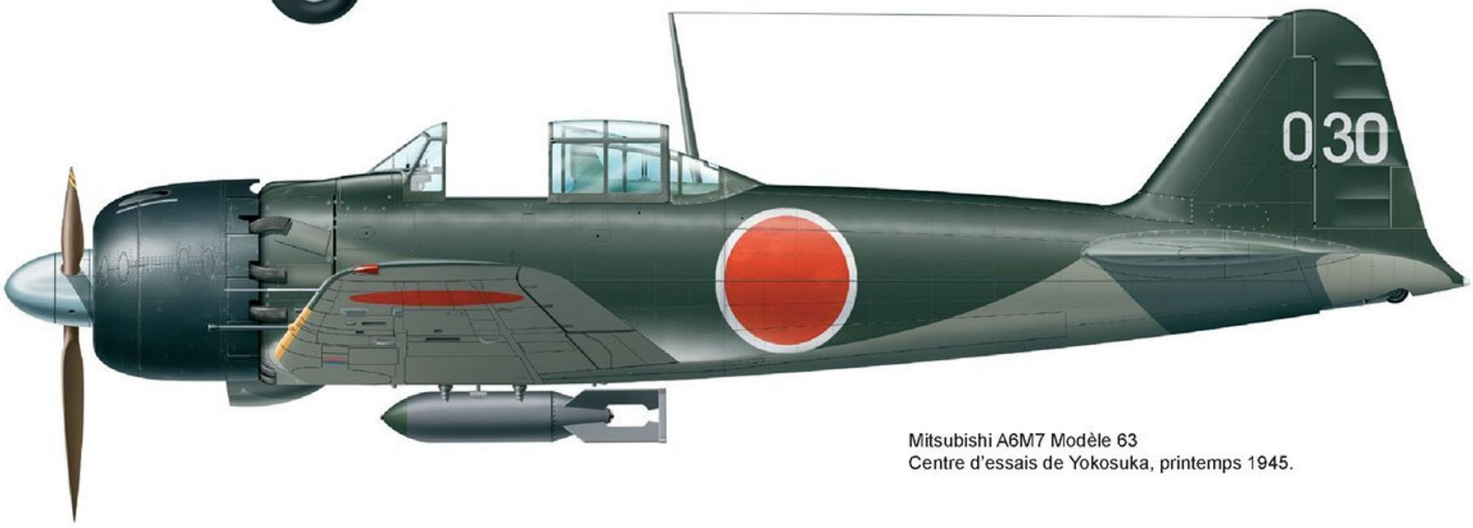
Sur les quatre B-32 envoyés par le 386th *Bomber Squadron* ce jour-là, un seul est légèrement endommagé. Les Américains revendiquent un chasseur abattu et deux probables. Deux autres B-32 sont impliqués le lendemain, 18 août, dans ce qui est vraisemblablement l'ultime engagement aérien de la guerre, revendiquant deux autres victoires et deux probables ; un membre d'équipage est tué et deux autres blessés. Officiellement, ces combats n'ont jamais eu lieu et les victoires ne seront pas homologuées. C'est sans doute la raison pour laquelle Sakai n'en a jamais entendu parler.

****

D'une conception fondée sur des arbitrages qui feront à la fois sa gloire et sa misère, le Mitsubishi Type 0 a combattu du premier au dernier jour de la guerre du Pacifique. Dépassé techniquement dès l'été 1943, il est pourtant maintenu en production, parce qu'il est le seul monomoteur à disposer d'une phénoménale autonomie, qui lui permet de se prévaloir d'un don d'ubiquité : depuis Rabaul, il est capable de frapper à la fois Guadalcanal et Port Moresby. Cependant,



Mitsubishi A6M5 Modèle 52 (c/n 32374)
Aspirant Tanimizu Takeo
303e *Sentô*, 203e *Kôkûtai*
Kagoshima (Kyûshû), juin 1945.



Mitsubishi A6M7 Modèle 63
Centre d'essais de Yokosuka, printemps 1945.

sa cellule, essentiellement axée sur la légèreté, montre rapidement ses limites quand apparaît la nouvelle génération de chasseurs américains : Vought F4U Corsair, Grumman F6F Hellcat et North American P-51 Mustang. Elle n'aurait probablement jamais été capable d'encaisser les 2 000 ch d'un Rolls-Royce Griffon monté sur les dernières versions du Supermarine Spitfire. Toutes proportions gardées, l'histoire du Type 0 se confond avec celle du Messerschmitt Bf 109, dont la meilleure version a été le E-7, alors que les suivantes ont soit sacrifié la puissance de feu aux performances et à la maniabilité, soit fait l'inverse.

La « dictature de Yokosuka », trop influencée par les combats tournoyants de 1914-18 et du Nomonhan, a pesé de tout son poids pour imposer des chasseurs légers et agiles, alors que les Alliés commençaient à s'orienter vers des avions plus lourds, plus puissants et mieux protégés. Les services techniques de la Marine impériale ont réagi beaucoup trop tardivement pour lancer des programmes de chasseurs comparables à leurs homologues américains. En outre, le Mitsubishi J2M *Raiden*, qui aurait dû remplacer le *Reisen*, a connu nombre de maladies infantiles et le Nakajima N1K1-J *Shiden* est né presque par hasard.

Quoi qu'il en soit, le Mitsubishi Type 0 mérite une place de choix au panthéon des avions de chasse de la Seconde Guerre mondiale : entre 1940 et 1942, il a été sans contestation possible le meilleur de sa catégorie. ■

AS

LES PRINCIPAUX DE LA MARINE IMPÉRIALE

(1937 - 1945)

Tanimizu Takeo

Les principaux as de la Marine impériale
(1937-1945)

Grade et nom	Principales affectations opérationnelles	Palmarès	Observations
Asp Nishizawa Hiroyoshi	Chitose, Tainan, 251, 203	87	† 26.10.44
EV Iwamoto Tetsuzô	12, *Zuikaku*, 281, 204, 253, 203	≈80	
QM Sugita Shô-ichi	6, 204, 263, 201, 343	≈70	† 04.04.45
EV Sakai Saburô	12, Tainan, Ohmura, Yokosuka	64	
QM Okumura Takeo	14, Tainan, 201	≈50	† 22.09.43
PM Ohta Toshio	12, Tainan	34	† 21.10.42
Asp Sugino Kazuo	6, *Akagi*, *Zuikaku*, 253, 634	2	
QM Ishii Shizuô	12, Tainan, *Jûnyô*, 204	29	† 24.10.43
EV Mutô Kaneyoshi	13, 12, 3, 252, Yokosuka, 343	28	† 24.07.45
EV Sasai Jun-ichi	Tainan	27	† 26.08.42
EV Akamatsu Sadaaki	3, *Soryû*, 302	27	
LV Kanno Naoshi	343, 201, 343	25	† 01.08.45
Asp Ogiya Nobu-ô	Chitose, 281, 204	24	† 13.02.44
EV Sugi-ô Shigeo	12, 3, Tsukuba	≈20	
Asp Okano Hiroshi	1, Tainan, 201, 331, 343	19	
QM Nagano Ki-ichi	Chitose, 2, 582, 203	19	† 06.11.44
SM Utô Kazushi	Tainan	19	† 13.09.42
EV Matsuba Akio	*Kaga*, *Ryûjô*, 301, 343	18	
EV Saitô Saburô	12, *Akagi*, *Zuikaku*, 252	18	
Asp Itô Kiyoshi	3	18	
Asp Kawato Masajirô	253	18	
QM Komachi Sadamu	*Shôkaku*, Ohmura, 204, 253, Yokosuka	18	
QM Tanimizu Takeo	*Shôkaku*, Tainan, 203	18	
PM Nakase Masayuki	14, 12, 3	18	† 09.02.42
EV Honda Minoru	22FA, Kanoya, 253, 343	17	
EV Kamihira Keishû	12, Tainan, *Jûnyô*, 381	17	
EV Tanaka Kuniyoshi	13, *Ryûjô*, Tainan	17	
QM Masuyama Masao	3	17	
QM Ohki Yoshio	12, Tainan, 251	17	† 16.06.43
LV Miyano Zenjirô	12, 3, 6, *Jûnyô*, 204	17	† 16.06.43
EV Ishihara Susumu	1, Tainan, 582, 204, 202, 332	16	
EV Nakakariya Kunimori	12, 3, 653, 601	16	
EV Shiga Masami	Chitose, 201, Yokosuka, 203	16	
Asp Nakaya Yoshi-ichi	Chitose, Tainan, 201, 331, 202, 221	16	
Asp O-ohara Ryôji	6, 204, Yokosuka	16	
Asp Takatsuka Tora-ichi	12, Tainan	16	† 13.09.42
Asp Watanabe Hideo	Chitose, 204	16	
QM Katô Kunimichi	254, 210	16	
QM Nakajima Bun-ichi	Kanoya, 13, 15, 3, 252	16	† 06.10.43
CC Suhô Motonari	12, 15, 14, 252, Genzan, Tsuiki	15	
EV Minami Yoshimi	13, 12, *Shôkaku*, 601, *Taihô*, 653	15	† 25.11.44
EV Okabe Kenji	12, *Shôkaku*, 634, 601	15	
Asp Nakamichi Wataru	*Jûnyô*, 204, 721	15	
Asp Shibukawa Shigerû	253	15	
Asp Tanaka Minpo	261, 201, 203	15	
Asp Yoshino Satoshi	Chitose, 4	15	† 09.06.42

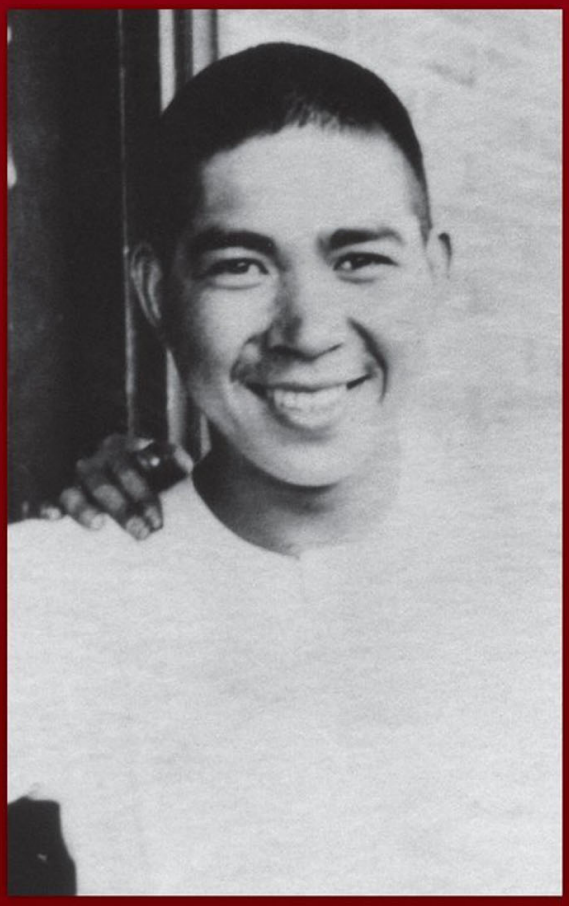
Source : *Japanese Naval Air Force Fighter Units and their Aces, 1932-1945* – I. Hatâ, Y. Izawa, C. Shores – Grub Street, Londres, 2011.

Légende : SM, second maître – PM, premier maître – QM, quartier-maître – Asp, aspirant – EV, enseigne de vaisseau – LV, lieutenant de vaisseau – CC, capitaine de corvette.

Comme précisé par ailleurs, la Marine impériale (tout comme l'Armée) ne tenait pas un décompte officiel des palmarès individuels de ses pilotes. Sauf en quelques rares occasions, les chiffres ont été confirmés par les autorités, principalement dans des communiqués consécutifs au décès du pilote, quand il recevait une promotion de deux rangs à titre posthume. Les palmarès présentés ici ont été reconstitués avec minutie et patience par les deux grands spécialistes de la question, Izawa Yasuhô et Hata Ikuhikô, à partir d'archives, souvent fragmentaires et partielles, et des carnets de vol des survivants. Ce tableau montre, cependant, une certaine conformité avec celui des as de l'US Navy, si l'on tient compte de la durée d'engagement respective des pilotes et du fait que certains ont ouvert leur compteur quatre ans plus tôt que les Américains.

Malgré l'incertitude qui prévaut, on remarquera que les officiers sont largement minoritaires (19 sur les 46 pilotes listés ; un seul officier supérieur) et que sur les 17 premiers, pas moins de 11 ont été tués. Cet état de fait renforce deux points déjà évoqués. D'abord, les promotions se faisaient à l'ancienneté et non au mérite (tous les pilotes d'une même classe accédaient au grade supérieur en même temps) ; dans la Luftwaffe ou dans la Navy, Nishizawa [1] aurait été officier supérieur au moment de sa mort et il n'aurait peut-être même plus combattu. Ce qui nous amène au second point : le taux de décès est incontestablement lié au fait qu'il n'existait pas ou peu de périodes de mise au vert (Luftwaffe) et encore moins de notion de tour d'opérations (US Navy, USAAF, RAF). Sauf en cas de blessure grave ou d'annihilation de leur flottille, les pilotes de la Marine ont eu peu d'opportunités de venir se reposer au Japon.

[1] Il a été promu aspirant à titre posthume.



▶ Tanaka

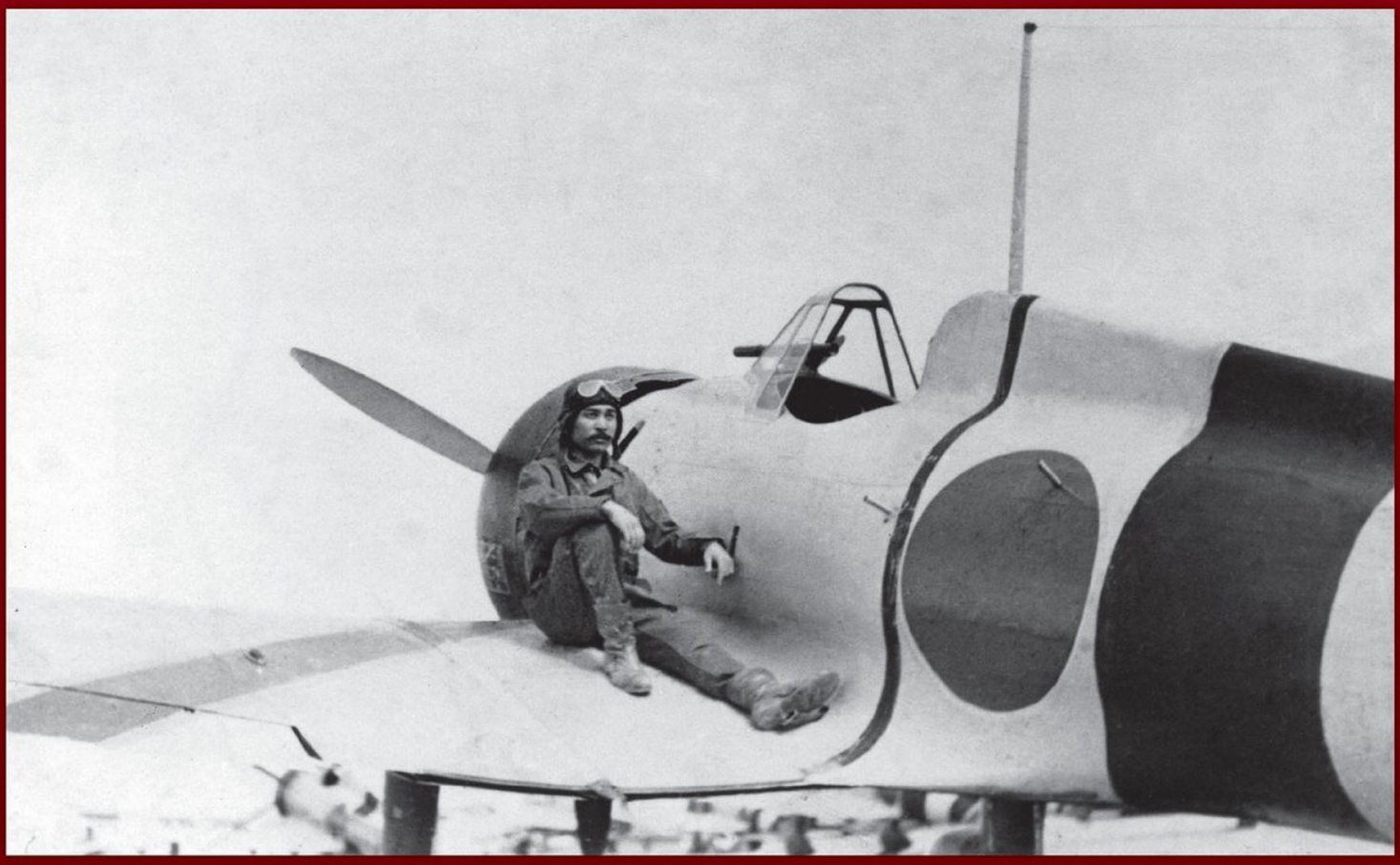
Tanaka Kuniyoshi est probablement l'as de la guerre de Chine, qu'il commence avec la 13e *Kû* et qu'il termine en juillet 1938 avec 12 victoires confirmées. Promu premier maître, il embarque sur le *Ryûjô* à bord duquel il participe à la conquête des Philippines. Il se fait ensuite une spécialité de combattre les B-17 (au moins 3 lui sont crédités), mais il est nommé instructeur au Japon en avril 1942. Il ne reviendra jamais au front après la découverte d'une insuffisance cardiaque.

▶ Nishizawa

Considéré comme le « top scorer » de la guerre du Pacifique, Nishizawa Hiroyoshi est breveté pilote à l'âge de 19 ans. Il arrive à la Chitose *Kû* deux mois avant Pearl Harbor et remporte sa première victoire le 3 février 1942. Le 7 août, au-dessus de Guadalcanal, il revendique six F4F. Il est promu aspirant en novembre 1943 et est muté à la 203 *Kû*. Il escorte le tout premier groupe de Kamikaze, le 24 octobre 1944, mais périt deux jours plus tard, quand l'avion de transport qui le ramène à Cebu est abattu par deux Hellcat. Il sera promu enseigne de vaisseau à titre posthume. Grand pour un Japonais (1,77 m), il était pourtant de santé fragile, bien qu'excellant dans les arts martiaux. Le nombre de ses victoires oscille entre 150 et 60, selon les sources.

▼ Itô

Breveté à 20 ans en novembre 1941, Itô Kiyoshi est immédiatement affecté à la 3e *Kû*. Jeune bleu au milieu de pilotes comptant 1 000 heures de vol ou plus, il n'a que peu d'opportunités de voler. Il attend le 4 avril 1942 pour remporter sa première victoire. Mieux intégré à partir de l'été 1942, il peut faire valoir ses talents et son palmarès commence à gonfler. En novembre 1943, il est crédité d'un total de 18 succès, ce qui lui vaut de devenir aspirant. Début 1944, il retourne au Japon, où il devient instructeur jusqu'à la fin de la guerre.



▲ Hagiri
L'enseigne de vaisseau Hagiri Matsuo, surnommé « Mustachio » par ses camarades en raison d'une paire de bacchantes dont il tirait une grande fierté, était une véritable force de la nature, ayant supporté 9,5 g lors d'un essai de piqué ! Il commence à combattre en août 1940 avec la 12e *Kû*. Il sera blessé deux fois au cours de la guerre, la seconde, en avril 1945, mettant un terme à sa carrière. Il est crédité de 13 victoires.

◄ Akamatsu
Né en 1910, Akamatsu Sadaaki fait déjà figure de vétéran quand il participe à la campagne de Chine avec la 13e *Kû*, en décembre 1937. En 1938, quand il est transféré au *Sôryû*, il possède un palmarès de 11 victoires. Après un passage à la 3e *Kû* en Indonésie, puis à la 331e *Kû*, il retourne au Japon, début 1944, où il rejoint la 302e *Kû* à Atsugi. Connu pour son courage et son entêtement au combat, il était aussi réputé pour ses excentricités et son penchant pour l'alcool, se vantant les jours de moindre sobriété d'avoir abattu 350 avions américains. La vérité doit se trouver aux environs de 25 à 30. Dans ses mémoires, Sakai indique qu'à Atsugi, il avait installé un système d'alerte très personnel dans la chambre d'un bordel et qu'il revenait à la base en roulant à vive allure dans un vieux tacot, conduisant d'une main et buvant à même une bouteille d'alcool de l'autre ! Sakai précise aussi qu'Akamatsu avait abattu au moins dix Hellcat à bord d'un *Raiden*.

SOURCES

The Imperial Japanese Navy Fighter Group, vol. 1 et 2 – I. Hata & Y. Izawa – Kaiga Co., Tokyo, 2011.
Japanese Naval Air Forces Fighter Units and their Aces – I. Hata, Y. Izawa & C. Shores – Grub Street, Londres, 2011.
Zero – Combat & Development, History of Japan's Legendary Mitsubishi A6M Zero Fighter – R. C. Mikesh – Motorbooks, Osceola, 1994.
Type Zero Carrier Fighter Model 11-21 – Famous Airplanes of the World n° 55, Bunrin-Do Co., 1995.
Type Zero Carrier Fighter Model 22-63 – Famous Airplanes of the World n° 56, Bunrin-Do Co., 1996.
Fire in the Sky – The Air War in the South Pacific – E. M. Bergerud – Westview Press, Boulder, 2000.
Zero – The Story of Japan's Air War in the Pacific – as seen by the enemy – M. Okumiya, J. Horikoshi & M. Caidin – ibooks, New York, 1956.
Samurai – S. Sakai – Four Square War, Londres, 1966.
Flight into Conquest – M. Kawato – Library of Congress, 1978.

COMMANDEZ LES ANCIENS NUMÉROS...

Commandez dès à present les anciens numéros d'Aérojournal Magazine, consultez les sommaires détaillés ou bien encore vérifiez leur disponibilité sur notre site :

www.caraktere.com

Aérojournal n°16

DOSSIER LA BATAILLE D'ANGLETERRE
Du sang, de la sueur et des larmes
Le CAC Boomerang : Tree top fighter
La chasse de nuit US :
II – Ladies in the dark
Les avions de combat français :
Le Bloch MB.210
...

Aérojournal n°17

DOSSIER STALINGRAD
La Luftwaffe dans l'enfer blanc
Cat's eyes : La chasse de nuit de la RAF
Le PB-1W : Le premier AWACS
Ouragan sur le Sinaï :
Les chasseurs à réaction d'Israël
Le Piaggio P.32 : Victime de sa modernité
...

Aérojournal n°18

DOSSIER « THE X-FILES »
Les projets de chasseur de l'USAAF
Mosquito : La chasse de nuit de la RAF
Me 109 : Naissance d'une légende
La saga des marques :
III - L'armée de l'Air de l'armistice
Jean Navarre : La sentinelle de Verdun
...

Aérojournal n°19

LA RENAISSANCE DE LA LUFTWAFFE
1955-1965
La chasse de nuit japonaise
Le Bloch 500 : L'avion qui n'a jamais existé
Anthéor était toujours debout
Me 109 : Dora et Emil - 2e partie
Die hard : 3 minutes pour survivre
...

Aérojournal n°20

1st Air Commando
La Caccia Notturna :
La chasse de nuit italienne
Messerschmitt Me 323 *Gigant* :
Das Großraum-Transportflugzeug
Le N°75 *Squadron RAAF* :
Premier défenseur de Port Moresby
...

Aérojournal n°21

30 secondes sur Tokyo
La bataille de Palmdale
Le 64e Sentai en Chine
La guerre du pétrole dans le Caucase
Le Koolhoven FK. 58A
Le bombardement français de 1940
NACHTJAGD, la chasse de nuit allemande
...

Aérojournal n°22

Nachtjagd, la chasse de nuit allemande
II - Duels dans la nuit
Opération « Barbarossa »
La Luftwaffe frappe à l'Est
La Regia Aeronautica
Du Capitole à la roche tarpéienne
Le Farman 222
...

Aérojournal n°23

DOSSIER LE BOMBARDIER EN PIQUÉ
1939 / 1945 : Les idées et les machines
Décembre 1950
Le début d'une ère nouvelle dans la guerre aérienne
Nieuport-Delage 62
Le chasseur à la française
...

Aérojournal n°25

Le Henschel Hs 123 en opérations
L'Akron et le Macon
Hermann Göring
a-t-il fait perdre la Luftwaffe ?
La chasse de nuit israélienne
Nieuport-Delage 62
Le chasseur à la française (2e partie)
...

Aérojournal n°26

DOSSIER *JAGDGESCHWADER*
Les escadres de chasse de la Luftwaffe
Le n°451 *(RAAF) Squadron*
A36 Apache / Invader
Les envahisseurs sur le sentier de la guerre
Maurice Boyau
De la mêlée à la première ligne
...

...ET NOS HORS-SÉRIES

HS N°1

MESSERSCHMITT BF 109 G & K

HS N°6

LES CAMOUFLAGES DE LA Luftwaffe 1936-1945

HS N°7

SPITFIRE SUR L'EUROPE

N°24 SPÉCIAL

CORSAIR DU PACIFIQUE

Du XF4U-1 au F4U-4, la première partie de ce numéro spécial présente toutes les versions du Vought Corsair qui ont été utilisées en opérations pendant la guerre du Pacifique, y compris l'énigmatique variante F4U-1A, qui, selon les conclusions de l'auteur, n'a jamais eu d'existence officielle.
La seconde partie est entièrement réservée aux opérations aériennes, à commencer [...] la non moins célèbre VMF-214 d'un certain « Pappy » Boyington. Pour autant, les autres unités de l'US Marine Corps présentes dans les Salomon ne sont pas oubliées. Un chapitre traite de l'engagement des F4U-2 de chasse de nuit, les tout premiers Corsair à opérer depuis un porte-avions.
[...] La Navy, qui n'a jamais aimé cet avion, a eu la rancune tenace. Cependant, le Corsair prendra sa revanche en survivant de longues années au Hellcat et à la quasi-totalité des chasseurs à moteur à pistons avec une production qui ne s'arrêtera qu'en 1953 [...].
Un chapitre est consacré à l'engagement des Corsair britanniques et néo-zélandais.
Comme d'ordinaire, ce numéro est abondamment illustré et émaillé de nombreux témoignages et anecdotes.

[BON DE COMMANDE]

☐ Je m'abonne à **Aérojournal Magazine** pour une année, soit 6 numéros, à partir du n°27 inclus.
France : 35.00 € - UE, Suisse et DOM-TOM : 40.00 € - Reste du monde : 45.00 €

☐ Je m'abonne à **Aérojournal Magazine** pour deux années, soit 12 numéros, à partir du n°27 inclus.
France : 65.00 € - UE, Suisse et DOM-TOM : 75.00 € - Reste du monde : 85.00 €

☐ Je souhaite recevoir les anciens numéros d'**Aérojournal Magazine** cochés ci-dessous.
au prix de 8.00 € pièce, frais de port inclus pour toutes les destinations :

☐ n°4 (Réf. 35) ☐ n°13 (Réf. 98) ☐ n°15 (Réf. 100) ☐ n°16 (Réf. 101)
☐ n°17 (Réf. 102) ☐ n°18 (Réf. 103) ☐ n°19 (Réf. 104) ☐ n°20 (Réf. 105)
☐ n°21 (Réf. 106) ☐ n°22 (Réf. 107) ☐ n°23 (Réf. 523) ☐ n°25 (Réf. 525)
☐ n°26 (Réf. 526)

☐ Je souhaite recevoir les hors-séries d'**Aérojournal Magazine** cochés ci-dessous.

☐ n°1 : Messerschmitt Bf 109 G & K (Réf. 94) - Tarif 1
☐ n°6 : Les camouflages de la Luftwaffe (ref.154) - Tarif 2
☐ n°7 : Spitfire sur l'Europe (ref.165) - Tarif 2
☐ n°8 : Les jets de la Seconde Guerre Mondiale - Tome 1 (ref.568) - Tarif 2
☐ n°9 : Les jets de la Seconde Guerre Mondiale - Tome 2 (ref.569) - Tarif 2

Tarif 1 : France : 12.50 € - UE, Suisse, DOM-TOM : 15.50 € - Reste du monde : 19.50 €
Tarif 2 : France : 14.90 € - UE, Suisse, DOM-TOM : 18.90 € - Reste du monde : 22.90 €

☐ Je souhaite recevoir le numéro spécial 24 d'**Aérojournal Magazine**. (ref.524)
France : 9.60 € - UE, Suisse et DOM-TOM : 11.60 € - Reste du monde : 13.60 €

Règlement :

☐ Chèque à l'ordre de Caraktère
☐ Mandat postal
☐ Virement Swift *(nous consulter afin d'obtenir nos BIC et IBAN)*
☐ Carte Bancaire : VISA

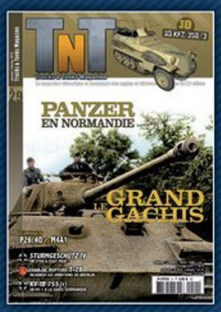
Numéro : .....
Date d'expiration : .....
Cryptogramme visuel* : .....
**3 derniers chiffres au dos de la carte*

Signature :

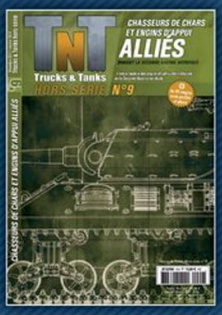
Attention ! Les Eurochèques, cartes Maestro et Visa-Electron ne sont pas acceptés.
Pour éviter toute erreur, merci de bien vouloir écrire lisiblement.

Nom : .....
Prénom : .....
Adresse : .....
.....
.....
Code postal : .....
Ville : .....
Pays : .....
E-mail (facultatif): .....
Téléphone (facultatif): .....

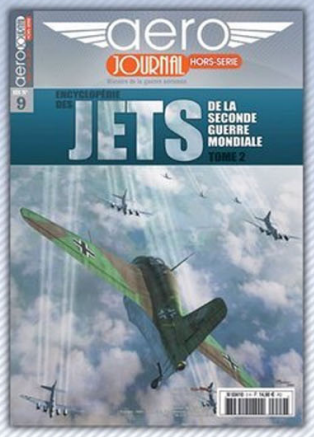
Toute l'équipe de Caractère vous souhaite un joyeux Noël 2011



ACTUELLEMENT EN KIOSQUE



TOUJOURS DISPONIBLES



ENCYCLOPÉDIE DES JETS DE LA SECONDE GUERRE MONDIALE

TOME I & II

Entrée en guerre avec le Gloster Gladiator, la RAF en sort avec le Gloster Meteor. Mais c'est la Luftwaffe qui sera la première force aérienne à mettre en service un chasseur, un avion de reconnaissance et un bombardier à réaction.

C'est plus qu'une évolution, c'est une véritable révolution !

Une révolution technologique, d'abord, mais aussi tactique. Avec des appareils tutoyant le mur du son et nettement moins maniables, le combat aérien change de visage. C'est la fin des *dogfights*. Tout est à réécrire, tout est à réapprendre. En cette fin de Seconde Guerre mondiale, chaque belligérant aura son approche de la question. Mais les jets arriveront trop tardivement sur le devant de la scène pour que toutes les réponses soient apportées.

Confié à l'expertise de Jean-Claude Mermet, ce nouveau hors-série passe en revue tous les avions à réaction étudiés dans le monde de septembre 1939 à août 1945, avec un petit détour chez les pionniers des années trente et une brève incursion jusqu'à la fin de l'année 1945, quand les projets des constructeurs alliés commencent à prendre forme et dessinent les contours des forces aériennes de la décennie suivante.

Parce que le sujet est vaste et que beaucoup de nouveaux documents ont été exploités, nous avons choisi de le traiter en deux tomes. Le premier s'intéresse à l'aspect technique de ces avions révolutionnaires, où des philosophies distinctes s'affrontent parfois.

Le second tome sera consacré à l'aspect opérationnel, avec témoignages personnels et comptes rendus officiels.

Les deux tomes sont illustrés de profils en couleur de Jerry Boucher et de plans quatre vues à échelle constante signés Hubert Cance.

LE ZÉRO À L'INFINI

Christian-Jacques Erenghart

Jusqu'en septembre 1942, les Américains considèrent le Mitsubishi A6M Type 0 comme une invention du diable. Il semble être doté du don d'ubiquité, présent partout à la fois et, surtout, là où ils ne l'attendent pas. Dans les combats tournoyants, il surclasse tout ce que les Alliés peuvent lui opposer, grimpant plus vite et virant toujours beaucoup plus court. Piloté par la fine fleur de la Marine impériale, il vole de succès en succès au rythme des conquêtes des armées japonaises, depuis Pearl Harbor jusqu'à Guadalcanal, en passant par les Philippines, les Indes néerlandaises, Singapour, Rabaul et Darwin.

Toutefois, quand ils mettent la main sur un exemplaire presque intact, les Américains découvrent les points forts mais surtout les défauts du Zéro.

Pour lui donner un rayon d'action de près de 1 000 km avec un réservoir supplémentaire, une maniabilité exceptionnelle et des performances au-dessus de la moyenne, les ingénieurs japonais ont sacrifié toute protection et conçu un avion dont l'extrême légèreté bridera tout développement ultérieur, parce que sa cellule encaissera difficilement l'augmentation de la puissance et du poids du moteur.

Les Américains n'avaient jamais imaginé que la conception d'un avion de combat puisse naître d'autres arbitrages que ceux auxquels ils étaient habitués.

Totalement dépassé à partir de 1944, il sera le premier avion engagé dans une opération Kamikaze. Symbole du triomphe de la machine de guerre japonaise des six premiers mois de la guerre du Pacifique, il deviendra celui du coucher du Soleil levant.

Le Zéro du premier maître Koga Tadayoshi récupéré sur une île désolée des Aléoutiennes, le 4 juin 1942, aura permis de descendre en flammes le mythe… et des milliers de Zéro.

Aérojournal Hors-série n°10
Décembre 2011 - Janvier 2012

France / Belgique : 14,90 €
Espagne / Italie / Port. Cont. / Luxembourg / Grèce : 15,50 €
Suisse : 25 CHF / Canada : 25 $C

M 03410 - 10 H - F: 14,90 € - RD